B67-17

ANTHEILNAHME

DER

OCCUPATIONS-TRUPPEN

UND DER

HEERES-VERWALTUNG

AN DEN

MASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG DER MATERIELLEN UND CULTURELLEN

ENTWICKLUNG

BOSNIENS UND DER HERCEGOVINA.

SEPARAT-ABDRUCK AUS DEM ORGAN DER MILITÄR-WISSENSCHAFTLICHEN VEREINE.

WIEN 1882.

VERLAG DES MILITÄR-WISSENSCHAFTLICHEN VEREINES.

DRUCK VON R. v. WALDHEIM IN WIEN.

7434

Inhalts-Verzeichniss.

	Seite
Einleitung.	
Sicherheitsdienst	1
Verwaltungsdienst	2
Strassen- und Wegbauten	3
Brückenbauten und Ueberfuhren	13
Hochbauten	16
Bosna-Bahn	25
Militär-Bahn Dobrljen-Banjaluka	28
Brooder Verbindungsbahn	31
Militär-Telegraph	31
Militär-Post	33
Katastral-Vermessung	35
Unterrichtswesen	37
Förderung der Production	38
Pulver-Monopol	40
Sanitätswesen	40

ARTSDOCUMENT
7434

Unter den Verhältnissen, welche während und nach dem Vollzuge der Occupation Bosniens und der Hercegovina thatsächlich bestanden haben, fiel die Initiative der Durchführung der Mission Oesterreich-Ungarns in jenen Ländern eine geraume Zeit hindurch ausschliesslich den k. k. Truppen und der Heeresverwaltung zu. Die Erfüllung dieser Aufgabe war um so schwieriger und mühevoller, je zerrütteter alle Verhältnisse dort waren und je intensiver die Occupations-Truppen und die ihnen beigegebenen Verwaltungs-Organe ihre Thätigkeit zur Herstellung der ganz zerstörten öffentlichen Sicherheit und Ordnung entfalten mussten.

Die folgende Darstellung entrollt ein allerdings nur flüchtiges Bild der wesentlichsten Leistungen der k. k. Occupations-Truppen wie der Heeresleitung und ihrer Verwaltungs-Organe für die Schaffung geordneter Zustände, für die Anbahnung einer fortschreitenden Cultur, für Communications-Mittel, Handel und Industrie, für die Hebung des sittlichen und geistigen Elementes im Volke, gleichwohl dürfte sie den Nachweis erbringen, wie ernst auch die Heeresmacht es mit der uns im Berliner Vertrage übertragenen ehrenvollen Aufgabe genommen und was sie mit zweckbewusster Energie in einer kurzen Spanne Zeit theils ganz selbständig, theils in eifriger Unterstützung der Civil-Landes-Regierung jener Provinzen geleistet hat.

Sicherheitsdienst.

Die dringendste Aufgabe, welche nach Vollzug der Occupation an die Militär-Verwaltung herantrat, war die Herstellung der öffentlichen Sicherheit. Dienten diesem Zwecke anfänglich im grossen Ganzen die gesammten Occupations-Truppen, so war es doch nöthig, diesbezüglich besondere Vorkehrungen zu treffen und eine Anzahl von Mannschaften speciell mit der Ausübung des Sicherheitsdienstes zu betrauen. Es wurden hiezu beiläufig 600 Mann der k. k. Truppen verwendet und erst in dem Maasse, als die Organisation des im

Jahre 1879 zur Errichtung gelangten Gendarmerie-Corps für Bosnien und die Hercegovina fortschritt, dieses Dienstes enthoben.

An der Organisation, Aufstellung und Bewaffnung des Gendarmerie-Corps hat die Heeresverwaltung wesentlich unterstützend mitgewirkt und einen namhaften Theil des Personales aus den Reihen der k. k. Armee beigestellt.

Die innere Bewachung der Civil-Gefängnisse und Strafhäuser bei den Kreisgerichten wird fortan durch die k. k. Truppen besorgt, in Folge dessen die Aufstellung eines Civil-Wach-Corps, welche mit bedeutenden Kosten verbunden wäre, entfällt.

Unverkennbar günstig hat auch der persönliche Einfluss der Officiere auf die Landeseinwohner, insbesondere auf die Mohamedaner, in Rücksicht auf die Beruhigung der Gemüther eingewirkt.

Die strenge Beachtung der besonderen Sitten und Gebräuche des Landes, welche die Officiere an den Tag legten und von der Mannschaft forderten, das hilfreiche und belehrende Entgegenkommen der ersteren weckte das Vertrauen und trug wesentlich dazu bei, dass sich der Uebergang zu den neuen Verhältnissen ohne gewaltsame Störung vollzog.

Verwaltungsdienst.

Anfänglich musste der gesammte Verwaltungs- und richterliche Dienst von k. k. Officieren gehandhabt werden. Die Truppen-Divisions-Commandanten waren Kreisleiter, die Stations- (Regiments-, Bataillons- und Compagnie-) Commandanten Bezirksleiter. Kadis (Richter) waren nach dem Einmarsche der k. k. Truppen fast nur in der Hercegovina vorhanden, aber auch dort bat die christliche Bevölkerung die Militär-Stations-Commandanten, Recht zu sprechen.

31 Officiere standen ausschliesslich im Civil-Verwaltungsdienste.

Auch in municipalen Angelegenheiten haben Officiere, insbesondere die Militär-Stations-Commandanten, vielfach anregend und fördernd eingewirkt.

Vorher zumeist nicht gekannte Dinge, wie Strassen-Beleuchtung und Benennung, Häusernumerirung, die Etablirung einer Orts-Polizei, die Beseitigung ererbter sanitärer Uebelstände, wie die sorglose Leichenbestattung zunächst den Wohnstätten, die Handhabung einer Feuerlöschordnung und die Errichtung von Feuerwehren sind in vielen Orten nur der Initiative und der thatkräftigen Einflussnahme der Militär-Stations-Commandanten zu danken, und beweisen mannigfache Verleihungen des Ehrenbürgerrechtes christlicher wie mohamedanischer Gemeinden an k. k. Officiere, wie sehr die Bevölkerung deren gemeinnütziges Wirken anerkennt.

Strassen- und Wegbauten.

Die im Occupations-Gebiete vorgefundenen Communicationen waren in einem sehr traurigen Zustande und für den Verkehr mit Fuhrwerken theils nur unter Voraussetzung besonders günstiger Bedingungen, wie z. B. in trockenster Jahreszeit, theils aber gar nicht benützbar.

Nicht allein militärische Rücksichten, sondern auch die Erkenntniss, dass in Ländern auf niedriger Culturstufe die Hebung des Communicationswesens an und für sich zu den ersten Aufgaben zur Förderung des Verkehres und dadurch des Volkswohlstandes gehöre, wiesen darauf hin, die erforderlichen Arbeiten sogleich und mit aller Energie in Angriff zu nehmen.

Das Programm für die Strassenbauten setzte im Allgemeinen fest, dass die Hauptstadt des Landes Sarajevo sowohl mit der Monarchie als mit dem Meere in directe Verbindungen gebracht werde und in das Strassennetz auch die anderen grösseren Städte mit einbezogen werden sollten.

Von Sarajevo aus waren weiters die nothwendigen Verbindungen auch gegen den Sandžak Novibazar herzustellen.

Erst in zweiter Linie konnten jene Strassenzüge in Betracht kommen, welche die Haupt-Routen transversal miteinander verbinden.

Neuherstellung oder Fahrbarmachung von Strassen und Saumwegen in Bosnien und der Hercegovina.

1. Periode.

Vom Beginne der Occupation bis zur Uebernahme der Communicationen in die Civil-Verwaltung. Jahre 1878 und 1879.

I. Strasse Bosnisch-Brood, Han Compagnie-Sarajevo.

Diese Communication, die Haupt-Verkehrsader des Landes, die Haupt-Operations-Linie der Occupations-Armee und deren Haupt-Nachschubslinie, hat eine Länge von 241·75^{km}.

Die Arbeiten behufs ihrer durchgreifenden Reconstruction wurden zum grössten Theile, und namentlich an den schwierigsten Strecken, an die Bau-Unternehmung G. Bucher im Entreprise-Wege überlassen, während sie an den anderen Strecken in eigener Regie unter Aufbietung von 13 technischen Compagnien und 6 Infanterie-Bataillonen in Angriff genommen wurden.

Die Anfangsstrecke Brood-Siekovac, 9·57^{km}, durch die grosse Ueberschwemmung des Jahres 1878 und 1879 ganz zerstört, wurde sodann von der Bau-Unternehmung M. Schneller, als Dammstrasse

gegen Hochwässer geschützt, ganz neu wieder hergestellt. Die Strasse ist dermalen vollkommen fahrbar, mindestens 5^m breit, grösstentheils mit Grundbau versehen.

Die wichtigsten Arbeiten waren Umlegungen an den steilen Stellen durch Einschaltung von Serpentinen, Entwässerung und Erhöhung versumpfter Stellen, Verbreitern durch Absprengung von Felswänden, Herstellen von Stützmauern und einer grossen Zahl mitunter bedeutender Objecte.

2. Strasse Sarajevo-Mostar, Metković-Neum.

Diese Linie, $196{\cdot}6^{km}$ lang, erscheint als die nächst wichtigste mit Rücksicht darauf, als sie die Landeshauptstadt Bosniens mit jener der Hercegovina und der Meeresküste in Verbindung bringt, und sich daher als Nachschubslinie besonders eignet.

Sie bildet die Haupt-Verbindungslinie Dalmatiens mit seinem neu gewonnenen Hinterlande.

Die Theilstrecke Mostar-Konjica wurde an die Unternehmung P. Lugher überlassen und von derselben, mit Ausnahme der Strecke über den Paprac, welche mit Rücksicht auf die ausserordentlichen Kosten ihrer vollständigen Reconstruction ausgeschieden werden musste, als vollkommen fahrbare Strasse mit mindestens 5^m Breite, Maximal-Steigung von 6 Percent, grösstentheils mit Grundbau, dann einer grösseren Zahl ganz neu in Bruchstein-Mauerwerk erbauter Brücken und Durchlässen versehen, hergestellt.

In der Strecke Metković-Tasovičić war nicht allein der Strassenkörper über das Hochwasser der Narenta dammartig zu erhöhen, sondern es mussten auch die Krupa und Bregawa überbrückt werden, was mittelst Eisen-Constructionen erfolgte.

Die übrigen Theile der Strasse wurden von technischen Truppen und, was insbesondere in der Hercegovina in grösserem Massstabe erfolgte, von Infanterie-Truppen und mit Heranziehung der Landesbevölkerung, den Bedürfnissen des Verkehres entsprechend, reconstruirt, so dass die Strasse als vollkommen fahrbar bezeichnet werden kann. — Nur an der Wasserscheide des Ivan-Berges war es nicht möglich, die ausserordentlich umfangreichen und kostspieligen Arbeiten zur Zeit durchzuführen, daher die Strasse an dieser Stelle, ähnlich wie am Paprac, noch mehrfach steile Stellen und sonstige Abhilfe erheischende Puncte enthält.

3. Strasse Berbir-Banjaluka, Travnik-Han Compagnie.

Diese Strasse ist als die zweitwichtigste Verbindung zwischen Sarajevo und dem Save-Thale zu betrachten. (Länge $195{\cdot}4^{km}$.)

Ihre Instandsetzung und theilweise Reconstruction wurde in eigene Regie genommen, und die Strasse in dem Theile Berbir-Banjaluka, welcher in der Anfangsstrecke zur Sicherung von Save-Ueberschwemmungen als Dammstrasse hergestellt werden musste, vollkommen fahrbar gemacht.

Dieses Resultat auch in der Strecke Banjaluka-Travnik zu erreichen, war nicht möglich, indem die ungünstigen Trace-Verhältnisse: starke Steigungen und versumpfte Stellen, vielfache Umlegungen erforderten, und die Beschaffung von Stein-Material für den Strassenbau mit ausserordentlichen Schwierigkeiten und Kosten, insbesondere wegen des Transportes, verbunden war.

Die Arbeiten beschränkten sich auf die Umgehung einzelner besonders steiler Stellen (Gorni Seher), Entsumpfung durch Anlage von Abzugsgräben und Beschotterung.

Die Strasse kann daher nur bei trockenem Wetter und nur für leichteres Fuhrwerk als vollkommen practicabel angesehen werden.

Während der Wintermonate wurde die Verbindung zwischen Banjaluka und Travnik durch einen Tragthier-Curs aufrecht erhalten. Für eine kürzere und entsprechendere Verbindung beider Orte wurden Studien hinsichtlich einer Strassen-Trace am rechten Vrbas-Ufer über Skender-Vakuf gemacht.

Die letzte Theilstrecke von Travnik bis zur Verbindung mit der Brooder Strasse wurde vollkommen fahrbar hergestellt.

4. Strasse Novi-Brčka-Dolnja-Tuzla-Sarajevo.

Von dieser Strasse kam vorerst nur die Theilstrecke von Brčka nach Tuzla, 58·22^{km} lang, in Betracht, in welcher 7 grössere Brücken und 11 Durchlässe von der Bau-Unternehmung Aranyi, die übrigen Strassenarbeiten in eigener Regie durch technische Truppen ausgeführt wurden.

Die Strasse wurde in gut fahrbaren Zustand versetzt und die grössten Steilen durch Einschaltung von Serpentinen ausgeschieden. Für die weitere Fortsetzung behufs Verbindung von Tuzla nach Sarajevo konnte noch nichts geschehen, da hier die äusserst beschwerlichen Saumwege erst hinsichtlich der zu wählenden Strassen-Trace länger währenden Recognoscirungen unterzogen werden mussten.

Bei den Studien wurde die Strassenführung entweder über Kladany-Olova oder über Vlasenica in Aussicht genommen.

5. Verbindungen mit der Drina-Linie.

Die von Sarajevo an die Drina-Linie führenden Verbindungen, Saumwege von theilweise sehr schlechter Beschaffenheit, boten in der ersten Periode sowohl wegen der ausserordentlich umfangreichen und

schwierigen Arbeiten, als auch wegen der vorangehenden zeitraubenden Recognoscirungen und Strassen-Tracirungen sehr bedeutende Schwierigkeiten.

Dennoch gelang es, diese Verbindungen grösstentheils gut fahrbar zu machen, wenn auch die Anforderungen eines grösseren Fuhrwerksverkehres noch weitere Reconstructionen, insbesondere die Beseitigung einzelner steiler Stellen durch Einschaltung von Serpentinen, ferners Verbreiterungen des in einzelnen Strecken nur 3^m breiten Planums nothwendig erscheinen liessen. Die Arbeiten wurden durchgehends in eigener Regie mit technischen Truppen und Beigabe von Infanterie und Landesbewohnern vorgenommen.

Die hier in Betracht kommenden Communicationen sind:

a) Sarajevo-Mokro-Rogatica-Višegrad, circa $111{\cdot}5^{km}$ lang; bestand nur als Saumweg, von welchem zuerst der Theil von Sarajevo nach Rogatica in eine eingeleisige, gut fahrbare Verbindung umgewandelt, im Uebrigen sich nur auf die Ausbesserung beschränkt wurde.

In der Folge gelangte aber die ganze Strecke mit einer 5^m breiten Fahrbahn zur Vollendung.

Die vorzunehmenden Arbeiten bestanden in der Herstellung des Planums, wozu vielfache Absprengungen von Felsen, Anschüttungen mit Stützmauern u. dgl. nothwendig waren, in der Herstellung einer bedeutenden Anzahl von Durchlässen und sonstigen kleineren Objecten.

Endlich wurde auch die Fortsetzung dieser Verbindung von Višegrad über den Bjelo brdo bis an den Uvac an der Grenze des Sandžaks Novibazar in ähnlicher Weise, jedoch vorerst nur für leichteres Fuhrwerk, fahrbar gemacht und eine hölzerne Brücke über den Uvac hergestellt.

Die Entfernung von Višegrad bis zu dieser Brücke beträgt circa $36{\cdot}8^{km}$.

Als zweite Hauptverbindung erscheint:

b) Sarajevo-Pale-Gorazda, circa $75{\cdot}5^{km}$ lang, welche Communication nur aus einem sehr mühsam zurückzulegenden Saumwege bestand, der zunächst practicabel gemacht wurde.

Der Umbau in eine Fahrstrasse war, weil die bestehende Trace grösstentheils hiezu nicht verwerthet werden konnte und die Strassenanlage neu tracirt werden musste, ein vollständiger Neubau.

Trotz der hiedurch bedingten grossen Arbeiten und der obwaltenden vielfachen Terrain-Schwierigkeiten gelang es dem unermüdlichen Schaffen der technischen Truppen dennoch, auch diese Linie mit 5^m Fahrbreite, wenn auch vorerst nur für leichtes Fuhrwerk, fahrbar zu machen.

Für das Fortkommen schwerer Fuhrwerke boten noch die nicht beseitigten steilen Stellen unmittelbar am Aufstieg von Sarajevo und am Carolinen-Sattel Hindernisse.

Um nun den militärisch sehr wichtigen Verkehr zwischen Sarajevo und Gorazda vollkommen zu sichern und gleichzeitig eine Rokade-Linie in der Nähe der Drina-Linie zu besitzen, wurde der bestehende, aber nur stellenweise practicable Saumweg Rogatica-Gorazda in eine gut fahrbare eingeleisige Strasse von 3^{m} Fahrbahnbreite nach einer neu ermittelten Trace umgewandelt, wonach diese Communication eine Länge von 38·5^{km} hat.

Endlich wurde die Fortsetzung der Strasse gegen das Lim-Gebiet über Čajnica bis nach Svetloborje mit 5^{m} Fahrbahnbreite ausgeführt (9·4^{km}).

Hierauf erscheint die Landeshauptstadt mit dem Lim-Gebiete durch zwei, wenn auch stellenweise nur nothdürftig fahrbare Strassen verbunden, deren Endpuncte am Uvac und bei Svetloborje sind.

Als weitere Verbindung zur Drina-Linie ist die Communication:

c) Ragusa-Trebinje-Bilek-Gacko-Foča-Gorazda zu betrachten (circa 210^{km}).

Dieselbe wurde in der Strecke Ragusa-Bilek circa 57·58^{km} lang fahrbar gemacht; in dem ersteren Theile bis Trebinje war bereits ein, jedoch sehr vernachlässigter Fahrweg vorhanden. Bis Bilek wurde der Saumweg zu einer Strasse verbreitert, jedoch sind die Steigungen so gross, dass der Verkehr nur mit leichten Fuhrwerken möglich ist.

Von Bilek bis Gorazda besteht jedoch nur ein grösstentheils practicabel gemachter Saumweg. Die Rocognoscirungen für die Anlage einer Strasse wurden vorgenommen.

6. Strasse Travnik-Kupres-Livno-Sign (respective Bilibreg).

Diese Communication, 149·56^{km} lang, bildet eine zweite Verbindung des Landes-Innern mit dem Meere von secundärer Bedeutung.

Selbe wurde nach Thunlichkeit in fahrbaren Zustand gesetzt; vollkommen konnte dieses Ziel nicht erreicht werden, weil zur Beseitigung steiler Stellen ganz neue Tracen erforderlich sind, ferner der grösste Theil der Brücken fehlte, daher sich begnügt wurde, nur die Herstellungen für die Strassenbenützung durch leichtere Fuhrwerke vorzunehmen.

Die in eigener Regie bewirkten Arbeiten wurden indess durch die Schwierigkeiten im Schotter-Transporte, sowie durch ungünstige Witterung (Schneewehen auf den Hochplateaux) wesentlich beeinträchtigt.

7. Strassenherstellungen in der Krajna.

Mit Rücksicht auf die Lage dieses Bezirkes konnte hier in Bälde die Repatriirung der bosnischen Flüchtlinge stattfinden, welche behufs eigener Erhaltung zu Arbeiten an den Communicationen innerhalb des Bezirkes herangezogen wurden.

Auf diese Art sind unter militärischer Leitung mit dem Charakter von Nothstandsbauten bewirkt worden:

Die Fahrbarmachung des Weges von Bihać nach Zavalje, Ausbesserungen auf der Strasse von Bihać nach Krupa, endlich Strassenbauten in Bihać selbst.

Die Nothwendigkeit, den Endpunct der von Banjaluka nach Novi führenden Eisenbahn Dobrljen mit der nach Agram führenden Hauptstrasse bei Kostajnica zu verbinden, veranlasste die Herstellung des $11{\cdot}4^{km}$ langen Strassenstückes Dobrljen-Kostajnica, bei welchem auch mehrere Brücken und Durchlässe neu hergestellt werden mussten. Endlich wurden die Strecken Han Čadjavica, Ključ, Petrovac-Bihać, dann Ključ-Sanskimost-Prjedor-Novi, grösstentheils mit Verwendung der an diesen Linien stationirten Truppen, thunlichst für den Verkehr mit leichtem Fuhrwerk fahrbar gemacht; nur in einzelnen, besonders schwierigen Terrain-Strecken musste sich mit der Herrichtung als practicabeln Saumweg für Tragthier-Transporte begnügt werden.

8. Strassenherstellungen in der Posavina.

Da es nicht möglich war, den Hauptort dieses Bezirkes mit Sarajevo in directe Verbindung zu bringen, so wurde hauptsächlich getrachtet, Dolnja-Tuzla mit den wichtigen Orten Doboj und Zwornik durch fahrbare Strassen zu verbinden.

Hiezu konnte eine bestehende Fahrstrasse, welche in der Strecke von Doboj an theilweise selbst mit Grundbau versehen war, gut ausgenützt werden; gegen Zwornik zu ist jedoch die Trace so ungünstig gewählt, dass behufs Vermeidung allzu steiler Stellen vielfache Umlegungen nothwendig wurden.

Die Arbeiten wurden durch technische Truppen und Mitwirkung der Garnisonen ausgeführt.

Zur Verbindung mit dem Save-Thale dienen auch die Fahrwege von Maglaj über Gradačać nach Samać und ebendorthin von Zwornik über Bjelina, welche bei trockener Witterung für leichtes Fuhrwerk benützbar sind. Die von Infanterie-Truppen vorgenommenen Arbeiten beschränken sich nur auf Ausbesserungen in der Nähe der Garnisonen.

9. Strassenherstellungen in der Hercegovina.

Hier wurde nach Thunlichkeit getrachtet, die Hauptstadt Mostar mit den wichtigsten Puncten der Provinz zu verbinden.

Diesem nach wurden Strassenherstellungen von Mostar nach Ljubuski, dann über Blagaj nach Nevesinje, ferners von Domanović über Stolac nach Lubinje in Aussicht genommen.

Die erstgenannte Strasse hätte insbesondere dann Bedeutung gehabt, wenn ihre weitere Verbindung über Vrgorac mit der sogenannten Rodić-Strasse nach Makarska zu Stande gekommen wäre, was jedoch wegen Mangel an Arbeitskraft und Zeit unterbleiben musste.

Die beiden anderen erscheinen mit Rücksicht auf Montenegro wichtig.

Die Strassenarbeiten wurden theils von technischen Truppen, theils von den Infanterie-Garnisonen bewirkt, und wurden jene Strassenstrecken, bei welchen die Terrain-Verhältnisse nicht ungünstig waren, für leichtes Fuhrwerk fahrbar gemacht, während die mit besonderen Bauschwierigkeiten verbundenen Strecken nur als practicable Reitwege hergerichtet werden konnten, ein Resultat, welches mit Rücksicht auf die geringen Arbeitskräfte und die grossen Witterungsbeschwerden während der Arbeit als ganz befriedigend zu bezeichnen ist.

Resumé.

Uebersieht man das in dieser Periode von Seite der Militär-Verwaltung Geschaffene, so lässt sich nur mit grosser Befriedigung constatiren, dass das Strassennetz in dieser kurzen Zeit eine Entwicklung genommen hat, die nicht zum geringen Theile das künftige Aufblühen des Landes mit begründen wird.

Es wurden im Ganzen circa 1000^{km} Hauptstrassen reconstruirt oder neu hergestellt, und circa 500^{km} Bezirksstrassen fahrbar gemacht oder erhalten.

Zur Bewältigung dieser ausserordentlichen Aufgabe wurden nicht allein die technischen Truppen (Genie- und Pionnier-Compagnien) in bedeutender Anzahl herangezogen, sondern auch die Garnisons-Truppen in Verwendung genommen.

Bei Beginn der Bauten waren 25 (respective mit der loco Brood verbliebenen) 26 Genie- und 10 Pionnier-Compagnien, nach erfolgter Demobilisirung 17 Genie- und 7 Pionnier-Compagnien im Occupations-Gebiete anwesend, welche im Winter 1879—80 auf 8 Genie- und 3 Pionnier-Compagnien reducirt wurden.

Die Pionniere der Infanterie und Jäger wurden in der Stärke von 800 bis 900 Mann beigestellt.

Diese vorgenannten militärischen Arbeitskräfte wurden wohl nur zum Theile für die Ausführung der erwähnten Strassenbauten verwendet, da sie in gleich hohem Maasse auch zur Herstellung von Unterkünften nothwendig waren und hiezu verwendet werden mussten.

Für die gute und rasche Durchführung der in eigener Regie vorgenommenen Strassenarbeiten war der Gewinn des Stein-Materiales, also die Eröffnung von zahlreichen Steinbrüchen von besonderer Wichtigkeit.

In grösserem Massstabe wurden die Steinbrüche von Kamen und Kobas am rechten Save-Ufer, dann der Steinbruch von Osova bei Zepče betrieben, und wurden aus denselben nicht allein das Material für den Strassenbau, sondern auch für das Mauerwerk zu Stützmauern und Brückenpfeilern für Strassen- und Eisenbahnbauten gewonnen.

Sämmtliche Hauptstrassen wurden mit Kilometer-Steinen versehen.

2. Periode.

Von der Uebernahme der Communicationen in die Landesverwaltung bis zur Gegenwart. Jahre 1880 und 1881.

War durch die im Vorgehenden dargestellten Arbeiten der Militär-Verwaltung ein wesentlicher Schritt in den Communications-Verhältnissen des Landes nach vorwärts gemacht und die Grundlage für ein den militärischen und volkswirthschaftlichen Interessen entsprechendes Strassennetz geschaffen, so blieb noch immer sehr viel zu thun übrig, indem in allen Strassenzügen sich einzelne minder günstige steile Stellen befanden, deren Beseitigung im Interesse der steten Practicabilität der Verbindung nothwendig erschien, und ferners die kurz vorher fertig gestellten Strassentheile einer sorgfältigen Instandhaltung, eingehenden Beaufsichtigung und reichlichen Beschotterung bedurften.

Strassenbauten im Jahre 1880 in Bosnien und der Hercegovina auf Rechnung der Landes-Regierung.

Die von der Landes-Regierung im Einvernehmen mit dem Reichs-Kriegs-Ministerium über die fortzusetzenden Strassenbauten getroffenen Bestimmungen mussten mit Rücksicht auf die, von den hohen Delegationen hinsichtlich Investitionen aus gemeinsamen Mitteln gefassten Beschlüsse sich lediglich auf die geringe, aus den Landeseinnahmen für Strassenzwecke entfallende Quote basiren und in erster Linie die Instandhaltung der Haupt-Routen sicherstellen.

Diesem nach wurden diese Strassen entsprechend mit Aufsichts-Personal (Strassenmeister, Strasseneinräumer) versehen, und die Landesbevölkerung zu den Instandhaltungs-Arbeiten beigezogen.

In besonderen Fällen wurden auch technische Truppen zur Aushilfe zugewiesen.

An Neu-, respective Reconstructions-Bauten wurde nur die vollkommene Fahrbarmachung der Verbindungen von Sarajevo über die Drina bis an die Grenzen des Lim-Gebietes in Aussicht genommen, und hiefür eine eigene militärische Strassen-Bauleitung errichtet.

Bei diesen Arbeiten wurde auch der grösste Theil der im Jahre 1880 in Bosnien stationirten 8 Genie- und 3 Pionnier-Compagnien, endlich Militär-Arbeitskräfte verwendet.

Auf anderweitige Strassen-Neubauten konnte nicht reflectirt werden, da keine Geldmittel disponibel waren.

Mitwirkung des Militär-Aerars bei den Strassen-Tracirungs-Arbeiten der Landes-Regierung im Jahre 1880.

Behufs Information über die Möglichkeit der Herstellung wichtiger Strassenstrecken, beziehungsweise über die durch den Bau derselben voraussichtlich erwachsenden Kosten hatte die Landes-Regierung für das Jahr 1880 die Vornahme der Tracirungs- und sonst erforderlichen Vorarbeiten in Aussicht genommen, bei welchen nebst den technischen Organen der Landesbehörden auch Officiere der technischen Truppen verwendet wurden.

Diesen Officieren wurde seitens der Landes-Regierung insbesondere übertragen: die Leitung der gesammten Strassen-Tracirungs- und Bau-Arbeiten in der Hercegovina, Tracirung und Leitung der Bau-Arbeiten der Umlegungen bei Vacar-Vakuf, über den Jellik-Berg und bei Jaice, der Strasse Banjaluka-Travnik, Heben der Strasse und Neuherstellung der Objecte zwischen Han Čadjavica und Vacar-Vakuf, Heben der Strasse bei den Seen von Jezero, Umlegung der Serpentinen am westlichen Abhange des Karaula gora, dann der Strasse am östlichen Ausgange von Travnik, Ueberwachung der Instandhaltungs-Arbeiten auf der inzwischen liegenden Strecke, Tracirung der Strasse Gorazda-Foča-Tjentista, Tracirung der Strassen Han Zabrdi-Vlasenica-Pod Romanja und Vlasenica-Srebenica, endlich Tracirung der Strasse Petrovac-Drvar-Grab.

Von den bei den vorstehend angeführten Tracirungs-Arbeiten gewonnenen Elaboraten konnte bei den Strassenbauten des Jahres 1881 wegen der Unzulänglichkeit der, der Landes-Regierung hiefür zur Verfügung stehenden Geldmittel nur ein geringer Theil (Strassenherstellung Blagaj-Nevesinje und Umlegung der über den Paprac führenden Strasse in das Narenta-Thal) benützt werden, und musste die Ausführung der übrigen Elaborate einem späteren Zeitpuncte vorbehalten bleiben.

Die erwähnte Unzulänglichkeit der Geldmittel zur Ausführung ausgedehnterer Strassenbauten war auch die Ursache der Einstellung der Strassen-Tracirungs-Arbeiten seitens der Landes-Regierung mit Schluss des Jahres 1880.

In einzelnen Bezirken, wie z. B. in der Krajna, wurden Communicationen als Nothstandsbauten ausgeführt.

Nach Beendigung der Bau-Periode wurden die technischen Compagnien auf 3 Genie- und 1 Pionnier-Compagnie reducirt.

Mitwirkung des Militär-Aerars bei den Strassenbauten im Jahre 1881 in Bosnien und der Hercegovina auf Rechnung der Landes-Regierung.

Zur Mitwirkung bei den im Jahre 1881 auszuführenden Strassen- und Brückenbauten wurden vom General-Commando in Sarajevo von den während der Bau-Periode im Occupations-Gebiete befindlichen 10 technischen Compagnien (8 Genie- und 2 Pionnier-Compagnien) sieben, und zwar 2 Pionnier- und 5 Genie-Compagnien, zur Verfügung gestellt.

Die Leitung der Arbeiten war theils Officieren der technischen Truppen, theils den vom Lande bestellten Civil-Ingenieuren übertragen.

Zur Ausführung gelangen:

Die Drina-Brücke bei Gorazda im Strassenzuge Prača-Gorazda-Čajnica.

Verbindung der bereits vollendeten Strassenstrecken Sarajevo-Pale-Pod Vitez und Han Bare-Gorazda, durch Neuherstellung der Theilstrecke Gorovice-Han pod Grabom im Prača-Thale. (Abstieg vom Carolinen-Sattel [10·68^{km}]) und vollkommene Fahrbarmachung der weiteren Strecke gegen Gorazda.

Beginn der Umlegung der über den Paprac führenden Strasse in das Narenta-Thal im Strassenzuge Mostar-Konjica-Sarajevo (13·50^{km} lang) und Instandsetzung der im Zuge der alten Strasse gelegenen Narenta-Brücke bei Jablanica, um den Uebergang über die Narenta bis zur Vollendung der Umlegung, welche für das Jahr 1882, eventuell 1883 in Aussicht genommen ist, zu sichern.

Durch Herstellung dieser, in der vom Militär-Aerar im Jahre 1878 und 1879 reconstruirten Strecke Mostar-Konjica gelegenen Strassen-Umlegung wird eine, den ungehinderten Verkehr zwischen den beiden Hauptstädten der occupirten Provinzen zu jeder Jahreszeit ermöglichende Communication geschaffen werden.

Herstellung des Aufstieges von Blagaj zur Bionica-Höhe (11·49^{km}) als Fahrstrasse, als Beginn der Herstellung der Strasse Blagaj-Nevesinje, welche Communication nach Reconstruction des genannten Aufstieges bereits bei günstiger Witterung für leichtes Fuhrwerk fahrbar sein wird.

Die zu den Strassenbauten erforderlichen Werkzeuge wurden zum grossen Theile durch Intervention des Militär-Aerars, dessen Organe die Prüfung der eingelieferten Werkzeuge bewirkten, beschafft.

Strassenbauten im Lim-Gebiete in den Jahren 1879 bis 1881.

Die Strassenbauten im Lim-Gebiete, zu welchen 1 bis 3 Genie-Compagnien und sonst verfügbare Militär-Arbeitskräfte, dann, nach Massgabe der vorhandenen Geldmittel, Civil-Arbeiter verwendet werden, erstrecken sich auf die Verbindung der drei Garnisons-Orte mit den Puncten der Drina-Linie und untereinander.

Es müsste also eine fahrbare Verbindung von Uvac nach Priboj (4·6^{km}), von Svetloborje über Boljanic nach Plevlje (30·6^{km}) hergestellt, endlich jene zwischen Plevlje, Priboj und Prjepolje durch practicable Reitwege thunlichst sichergestellt werden.

Zunächst wurde die erstgenannte Strasse und von der nach Plevlje führenden der Theil von Svetloborje bis Han Kovac durch Fahrbarmachung hergerichtet.

Im Jahre 1881 wurde die weitere Reconstruction der Strassenstrecke Han Kovac-Plevlje als Fahrstrasse, dann die Erhaltung des im Sandžak Novibazar gelegenen Theiles der Strasse Cajnica-Han Kovac bewirkt [1]).

An den erwähnten Saumwegen wurden die schlechtesten Stellen ausgebessert, doch muss die vollständige Instandsetzung des besonders wichtigen Reitweges von Plevlje nach Prjepolje wegen Mangel der erforderlichen Geldmittel dem nächsten Jahre vorbehalten bleiben.

Brückenbauten und Ueberfuhren.

In erster Linie musste darauf Bedacht genommen werden, die entsprechenden Verbindungen über den mit keiner stabilen Brücke versehenen Grenzfluss — die Save — herzustellen, was durch Erbauung einer Brücke bei Brood und durch Etablirung von Ueberfuhren bei Berbir, Samać und Novi-Brčka erfolgte.

Bau der Eisenbahn-Brücke über die Save bei Brood.

Als der Bau der schmalspurigen Bosna-Bahn in Angriff genommen und aus Verkehrs-Rücksichten die End-Station (Bosnisch-Brood) der-

[1]) Mit diesen, Ende November 1881 fertig gestellten Arbeiten ist das bedeutende Resultat erzielt worden, dass Bosnisch-Brood-Sarajevo und Plevlje mittels einer durchaus fahrbaren Strasse verbunden sind.

Diese Strasse hat eine Länge von 400^{km}. An ihrem Baue waren ausser den bereits erwähnten Bau-Unternehmungen 24 Genie- und 5 Pionnier-Compagnien betheiligt, die, von Infanterie- und Jäger-Abtheilungen auf das thatkräftigste unterstützt, mit Hinzuziehung von Robot- und Civil-Arbeitern dieses grosse Werk binnen drei Jahren zu Stande gebracht haben, das dem Lande zum Segen, den Erbauern für alle Zukunft zur Ehre gereichen wird.

selben mit der Dálya-Brooder Eisenbahn durch eine Bahnlinie verbunden werden musste, war die Erbauung einer stabilen Brücke über die Save unabweislich.

Oekonomische Rücksichten wiesen darauf hin, durch eine Brücke den zweifachen Anforderungen des Strassenverkehres und des Eisenbahn-Betriebes zu entsprechen.

Bei der Wahl der Construction musste ein besonderes Gewicht darauf gelegt werden, dass die Benützung der Communication in kürzester Zeit möglich sei.

Die Brücke hat eine Länge von 400^{m} und besteht aus fünf Feldern à 80^{m}, welche durch eiserne Fachwerksträger von 9·0^{m} Höhe und 6·30^{m} lichter Brückenbreite gebildet sind.

Da der Aufbau gemauerter Pfeiler wegen Mangel an Zeit unmöglich war, so wurde die Eisen-Construction provisorisch auf hölzerne Joche, und zwar statt 4 gemauerter Strompfeiler je 2 hölzerne Joche, statt jedes Landpfeilers 1 Joch — im Ganzen auf 10 Joche gestellt, welche derart angeordnet wurden, dass der nachträgliche Einbau permanenter Pfeiler ohne Anstand erfolgen kann.

Als Fortsetzung der Eisenbrücke waren beiderseits hölzerne Inundations-Brücken angeordnet, an welche sich die Eisenbahn-Dämme der Verbindungsbahn und die Zufahrts-Rampen für den Strassenverkehr anschlossen. Mit Rücksicht auf die Schiffahrt wurde die Höhenlage der Unterkante der Eisen-Construction 5·60^{m} ober dem normalen Hochwasser von 7·74^{m} über Null oder Cote 78·00^{m} festgestellt.

Anfangs October 1878 wurde mit der Ausführung der Arbeiten begonnen, welche jedoch in Folge ausserordentlicher Hochwässer Anfangs November vollständig unterbrochen werden mussten und erst mit Beginn des Jahres 1879 wieder fortgesetzt werden konnten. Im Juni war die Brücke vollkommen fertig und nach vorgenommener Belastungsprobe Anfangs Juli 1879 für den Verkehr eröffnet.

Die Ausführung des Baues geschah unter militärischer Leitung mit Vergebung der Arbeiten im Entreprise-Wege.

Die Joche wurden stromaufwärts durch Eisbrecher geschützt.

Es muss noch bemerkt werden, dass dies der erste Fall ist, dass eine eiserne Brücken-Construction von so mächtigen Dimensionen auf provisorische Holzjoche gelagert wurde. Für den Ersatz dieser Joche durch permanente Pfeiler im Interesse der Stabilisirung des Bauwerkes wurde Vorsorge getroffen.

Ueberfuhren über die Save.

Im Laufe des Jahres 1878 wurden in Brood, Alt-Gradiska und Samać Dampffähren etablirt, welche je aus 1 Dampfer und 4 Schleppschiffen bestanden; dieselben waren von der Donau-Dampfschifffahrts-

Gesellschaft ausschliesslich zu militärischen Zwecken gemiethet. Ferner wurden drei Ueberfuhrsplätten angeschafft, von welchen im April 1879 2 in Samać, 1 in Novi-Brčka etablirt wurden.

Die erwähnten Dampffähren waren in Brood bis zur Eröffnung der Eisenbahn-Brücke (Anfangs Juli 1879), in Alt-Gradiska bis zur Einrichtung eines Dampf-Trajectes (Anfangs April 1879), in Samać bis zur Einlieferung der Ueberfuhrsplätten in Verwendung.

Im Monate Juni 1879 wurde das Dampf-Traject in Alt-Gradiska wegen Verminderung des Verkehres ausser Betrieb gebracht und durch eine Ueberfuhrsplätte ersetzt.

Dermalen sind die Plätten in Alt-Gradiska, Samać und Novi-Brčka Eigenthum der Landes-Regierung, an welche sie zu allgemeinen Verkehrszwecken käuflich überlassen wurden.

Brücken und Ueberfuhren im Innern des Landes und im Lim-Gebiete.

In zweiter Linie musste angestrebt werden, den Zustand der im Zuge der einzelnen Communicationen vorhandenen Brücken zu verbessern und an Stelle der bestehenden Ueberfuhren Brücken neu zu erbauen.

Die vorgefundenen Brücken waren entweder aus Holz, grösstentheils schadhaft und für einen Verkehr mit schweren Fuhrwerken zu schwach, oder sie waren aus Bruchstein-Mauerwerk, Reste einer untergegangenen Cultur, gewöhnlich nur ein das Flussbett überspannendes Gewölbe bildend, zu dessen Schlussmitte die Brücken-Zu- und Abfahrt rampenartig aufstieg.

In den erwähnten reconstruirten Strassenzügen wurden alle Brücken in einen entsprechenden Stand versetzt. Besonders zu erwähnende Brücken, bei welchen grössere Arbeiten vorgenommen wurden, sind:

Die Lašva-Brücke bei Vitez, die Brücken über die Foinica und Lepesnica, dann jene über die Žujevina, die Železnica und Miljačka im Zuge der Strasse Brood-Sarajevo.

Die Vrbas-Brücke bei Jaice, in der Strecke Banjaluka-Travnik; die Brücken über die Unna bei Bihać und Kostajnica; die Narenta-Brücken bei Konjica und Jablanica, dann die als eiserne Gitterbrücken hergestellten Uebergänge über die Krupa und Bregava im Zuge der Strasse Sarajevo-Neum. Brücken über die Sotina Šibošica und Oravica im Zuge der Strasse Brčka-Tuzla; die sogenannte Ziegenbrücke über die Miljačka östlich von Sarajevo; die Brücke über die Rakitnica bei Rogatica; die Drina-Brücken bei Višegrad und Gorazda, endlich die Brücke über den Uvac an der Grenze des Lim-Gebietes.

In den Communicationen dieses letzteren Gebietes wurden mehrere Brücken, jedoch von geringerer Spannweite hergestellt.

Dagegen war es nicht möglich, die insbesondere bei den Nebenlinien und Bezirksstrassen vorkommenden Ueberfuhren durch stabile Uebergänge zu ersetzen, was successive geschehen sollte.

Wichtigere derlei Ueberfuhren bestehen noch bei Doboj und Maglaj über die Bosna und über die Sanna bei Novi.

Hochbauten.

Ameliorirung und Adaptirung der vom Militär-Aerar benützten landesärarischen (vormals kaiserlich türkischen) und Privat-Gebäude.

Der gänzlich verwahrloste Zustand der jetzt vom Militär-Aerar benützten, vormals kaiserlich türkischen Gebäude beim Einmarsche der k. k. Truppen nöthigte die Heeresverwaltung, jene grösseren Ameliorirungen und Adaptirungen an denselben vorzunehmen, welche unerlässlich waren, wenn dieselben, namentlich in sanitärer Beziehung, nur einigermassen entsprechen sollten.

Durch grössere Ameliorirungen und Adaptirungen wurden folgende landesärarische Objecte für den in Aussicht genommenen Zweck benützbar gemacht:

In Sarajevo: das Militär-Spital, jetzt Hauptgebäude des Garnisons-Spitales Nr. 25; der Konak, jetzt General-Commando-Gebäude; die Caserne und Wohngebäude im Castell; die grosse Infanterie-Caserne; das frühere Militär-Collegium zur Unterbringung eines Filial-Spitales, später eines Knaben-Pensionates;

In Banjaluka: die Vrbas-Caserne; die Infanterie- und Artillerie-Caserne, dann ein Thurm im Castell, letzterer zur Unterbringung von Sträflingen des Garnisons-Arrestes; ein ehemaliges Mehl-Depot im Castell zur Unterbringung des Garnisons-Gerichtes und Arrestes.

In und nächst Bihać: das ehemalige türkische Zollhaus bei Žegar als Verpflegs-Depot; das Konak-Gebäude, Officiers-Wohngebäude, Garnisons-Arrestgebäude, dann mehrere Wachhäuser.

In Ključ: ein Castell-Thurm zum Mannschafts-Belage.

In Dervent: die grosse Cavalerie-Caserne, welche gegenwärtig als Unterkunft der gesammten Garnison dient.

In Bosnisch-Brood: eine Karaula als Unterkunft für Gagisten.

In und bei Dolnja-Tuzla: ein ehemaliges Magazin auf der „Gradina", gegenwärtig Hauptgebäude des dortigen Truppen-Spitales; das Konak-Gebäude, welches bis zur Vollendung des landesärarischen Militär-Amtsgebäudes als Stabsgebäude der dortigen Infanterie-Truppen-Division diente.

In Gradačac: zwei Casernen.

In Zwornik: mehrere kleinere Gebäude in der sogenannten unteren und oberen Festung.

In Bjelina: die Caserne.

In Travnik: die grosse Infanterie-Caserne (seither abgebrannt), Kanzleigebäude, Infanterie- und Artillerie-Caserne im Castell.

In Mostar: der Garnisons-Arrest und das Artillerie-Zeugs-Depot (letzteres früheres türkisches Spital); die grosse Caserne (1881 theilweise niedergebrannt); die Infanterie- und Artillerie-Caserne im Konak.

In Nevesinje: eine ehemalige Moschee zu einem Marodehause.

In Gacko: die Caserne.

In Bilek: ein Schulgebäude (gegenwärtig Post- und Telegraphenamt); das ehemalige Telegraphenamt (jetzt Verpflegs-Magazin), dann ein Stallgebäude.

In und bei Trebinje: die Artillerie-Caserne, das Spital (jetzt Unterkunft für Infanterie), vier Kulas.

Im Castell zu Stolac: das Marodehaus und die Truppen-Unterkünfte.

Grössere Bauherstellungen wurden weiter an folgenden Privat-Gebäuden vorgenommen:

Bei den vom Militär-Aerar in Na Romanja, Pod Romanja, Mokro, Pale, Prača, Foča, Čajnica, dann in der Posavina benützten Objecten; an einem als Filial-Spital verwendeten Hause in Livno, am Officiers-Pavillon und den Mannschafts-Unterkünften im Konak (Privat-Gebäude) zu Buna; an einer vorgefundenen Hausruine in Avtovac zum Genie-Objects-Commando-Gebäude; an den in Bilek vom Militär-Aerar occupirten 21 Gebäuden; an einem als Artillerie-Caserne gemietheten Gebäude in Stolac, endlich an den Hans Domanović, Rečice und Passić.

Neubauten.

1. Periode.

Vom Beginne der Occupation bis zum Schlusse 1879.

Wenngleich ein Theil der seit dem Einmarsche der k. k. Truppen hergestellten Unterkünfte durch Truppen-Reductionen, Auflassung kleinerer Besatzungen und Zusammenziehung der Truppen in grössere Garnisonen entbehrlich und behufs anderweitiger Verwendung des Materiales seither abgetragen wurde, so repräsentiren die gegenwärtig bestehenden Unterkünfte eine sehr ansehnliche Zahl von Bau-Objecten, ohne welche an eine nur einigermassen entsprechende Unterbringung der Truppen gar nicht gedacht werden könnte.

In der erwähnten Zeit-Periode wurden, abgesehen von Depots und Werkstätten aller Art, gegenwärtig noch bestehende Unterkünfte für den in den nachfolgenden Tabellen ersichtlich gemachten Belag neu hergestellt.

Im Bereiche der Genie-Direction Sarajevo:

Station	Officiere	Mann	Kranke Officiere	Kranke	Pferde
Sarajevo	16	1038	10	164	227
Blažuj	—	84	—	—	84
Kiseljak [1])	—	107	—	57	204
Busovača	—	181	—	13	214
Tarcin	3	36	—	—	42
Konjica	—	180	—	—	50
Višegrad	15	379	—	57	60
Rogatica	15	170	—	—	—
Gorazda	14	328	—	100	85
Čajnica	—	105	—	—	—
Zusammen	63	2608	10	491	966

Im Bereiche der Genie-Direction Banjaluka:

Station	Officiere	Mann	Kranke	Pferde
Banjaluka	35	812	300	104
Maglaj a. V.	—	80	—	20
Ključ	—	142	—	4
Sitnica	5	80	—	200
Kadina voda	—	120	—	116
Prjedor	6	230	—	—
Bihać	30	1080	160	200
Dervent [2])	—	—	—	—
Kotorsko	—	76	—	50
Doboj	—	192	—	470
Maglaj a. B.	—	258	100	294
Žepče	3	140	—	162
Bosnisch-Brood	—	56	—	—
Berbir	4	360	—	20
Zusammen	83	3626	560	1640

[1]) Kiseljak wird im Sommer als Militär-Badeort ausgenützt.
[2]) Die in Dervent erbauten Objecte wurden durch die bewirkte Adaptirung der dortigen vormals türkischen Caserne entbehrlich, daher abgetragen.

Im Bereiche der Genie-Direction zu Mostar:

Station	Officiere	Mann	Kranke Officiere	Kranke	Pferde
Mostar	39	928	12	358	710
Nevesinje	6	288	—	—	—
Avtovac[1])	—	—	—	—	—
Bilek	8	—	—	—	42
Trebinje	6	282	—	—	—
Stolac	—	188	—	—	—
Domanović	3	94	—	—	4
Ljubuski	—	96	—	—	—
Jablanica	—	88	—	—	100
Sienica	3	130	—	—	26
Zusammen	65	2094	12	358	882

Im Bereiche der Genie-Direction in Dolnja-Tuzla:

Station	Officiere	Mann	Kranke Officiere	Kranke	Pferde
Dolnja-Tuzla	12	859	2	20	120
Gračanica	—	50	—	—	—
Dubosnica	—	6	—	—	8
Vlasenica	—	14	—	12	16
Han Sibosica	—	33	—	—	14
Novi-Brčka	—	173	—	96	62
Bjelina	—	566	—	16	40
Han Palator	1	45	—	—	12
Zwornik	11	502	2	35	38
Han Zabrdi	—	10	—	—	12
Zusammen	24	2258	4	179	322

[1]) Die in Avtovac vom Militär-Aerar ausgeführten Unterkünfte wurden bei der im Jahre 1881 mit dem gemeinsamen Ministerium (Angelegenheiten Bosniens und der Hercegovina) vereinbarten, mit 1. Jänner 1882 in's Leben tretenden Transaction gegen gleichwerthige aus Landesmitteln in Domanović und Nevesinje hergestellte Objecte eingetauscht.

Im Bereiche der Genie-Direction Travnik:

Station	Officiere	Mann	Kranke	Pferde
Travnik	12	362	85	120
Orahovica	7	318	—	60
Zenica	7	330	56	216
Karaula gora	3	80	—	—
Jaice	1	134	23	50
Vacar-Vakuf	2	138	—	100
Livno	—	368	—	—
Zusammen	32	1730	164	546

Die vom Militär-Aerar in Bosnien und der Hercegovina hergestellten, gegenwärtig bestehenden Unterkunfts-Neubauten (zusammen — wenn von den zahlreichen Gebäuden zu Depot-Zwecken, dann von den Accessorien abgesehen wird — circa 400 grössere Objecte) enthalten die Unterkunft für:

247 Officiere,
12.316 Mann,
26 kranke Officiere,
1.752 kranke Mannschaften und
4.356 Pferde.

2. Periode.

Unterkunfts-Neubauten in den Jahren 1880 und 1881.

In den Jahren 1880 und 1881 wurden Militär-Unterkunfts-Neubauten nur mehr mit Landesmitteln ausgeführt, doch fiel auch bei diesen die gesammte Bauführung von der Verfassung der Bau-Programme bis zur Ausarbeitung und Prüfung der Abrechnungs-Elaborate, dann die Instandhaltung der geschaffenen Unterkünfte den Militär-Behörden zu, welche überdies in vielen Fällen Militär-Arbeitskräfte zu diesen Bauherstellungen heranzogen.

Bisher wurden mit Landesmitteln hergestellt:

In Sarajevo: ein Officiers-Pavillon sammt Nebengebäude in der Stadt, enthaltend die Wohnungs-Competenz bei vorübergehender Einquartierung für 6 Stabs-Officiere und 12 Ober-Officiere;

eine Officiers-Wohnbarake im dortigen Barakenlager, enthaltend die oben angegebene Wohnungs-Competenz für 1 Stabs-Officier und 14 Ober-Officiere;

eine Caserne für 2 Compagnien Infanterie sammt Accessorien-Gebäuden im Castell (gegenwärtig noch im Bau begriffen);

eine Mannschafts-Krankenbarake für 35 Kranke, dann 3 Nebengebäude im Garnisons-Spitale Nr. 25;

eine Depotbarake für Bettensorten.

In Rogatica: die Marodenhaus-Anlage (Krankenbarake für 26 Kranke mit den erforderlichen Accessorien).

In Prača: eine Unterkunftsbarake für 2 Officiere und 62 Mann sammt Accessorien.

In Banjaluka: ein Militär-Amtsgebäude, enthaltend die erforderlichen Kanzleiräume für ein Truppen-Divisions-Commando, eine Divisions-Intendanz, ein Brigade-, ein Regiments-Commando, die Genie-Direction, endlich für das Platz-Commando sammt den erforderlichen Nebenräumen.

In Dolnja-Tuzla: ein Militär-Amtsgebäude, enthaltend die erforderlichen Kanzleiräume für das dortige Brigade- zugleich Militär-Stations-Commando, für das Platz-Commando, für ein Regiments-Commando, für die Brigade-Intendanz, die Genie-Direction, das Garnisons-Gericht und das Militär-Verpflegs-Magazin sammt den erforderlichen Nebenräumen.

In Travnik: eine Caserne für ein Infanterie-Bataillon sammt den erforderlichen Nebenräumen an Stelle der abgebrannten türkischen Caserne.

In Avtovac: zwei Officiers-Pavillone, enthaltend die Wohnungs-Competenz (bei vorübergehender Einquartierung) für 16 Ober-Officiere (hievon ist ein Pavillon gegenwärtig noch im Bau befindlich);

drei Objecte für je eine Compagnie und eine Marodenhaus-Anlage für 50 Kranke.

In Stolac: ein Truppen-Spital für 70 Kranke (gegenwärtig in der Vollendung begriffen).

Die vorstehend angeführten Objecte wurden vollkommen solid, die zum Belage bestimmten meist in mehreren Stockwerken erbaut und müssen zu den besten der im Occupations-Gebiete vorhandenen Gebäude gezählt werden.

Unterkunfts-Neubauten im Lim-Gebiete.

Schon zur Vorbereitung und Sicherung des Einmarsches der k. k. Truppen in den Sandžak Novibazar, dann zur Sicherung der Verbindung der im Lim-Gebiete verbleibenden Truppen mit der Drina-Linie war die dauernde Besetzung der an der Grenze Bosniens gelegenen, militärisch wichtigen Puncte: „Bjelo brdo“, „am Uvac“ und „Svetloborje“, mithin, da Unterkünfte in diesen erst zu gründen-

den Stationen gänzlich fehlten, die Herstellung von Unterkunfts-Objecten in diesen Puncten geboten.

Es gelangten daher in den Stationen Bjelo brdo und Svetloborje Unterkünfte für je eine Infanterie-Compagnie, in der Station „am Uvac" für eine Infanterie-Compagnie und eine Gebirgs-Batterie, dann ein Marodenhaus zur Ausführung.

Im eigentlichen Lim-Gebiete war ausser der Herstellung von Unterkünften in den von den k. k. Truppen besetzten Hauptorten zur Sicherung der Verbindung Svetloborje-Plevlje und Plevlje-Prjepolje die Besetzung von Han Boljanic und Han Jakuba nothwendig, in welchen Orten gleichfalls die erforderlichen Unterkunfts-Objecte, und zwar in Boljanic für eine halbe, in Jakuba für eine Infanterie-Compagnie geschaffen wurden.

Endlich wurden zur theilweisen Deckung des Bedarfes an Unterkünften in Plevlje, Priboj und Prjepolje hergestellt, und zwar in Plevlje: Unterkünfte für 13 Officiere, circa 700 Mann, 72 Kranke und 104 Pferde; in Priboj: Unterkünfte für 16 Officiere, 180 Mann und 24 Pferde; endlich in Prjepolje: für circa 230 Mann, 30 Kranke und 22 Pferde.

Gründung neuer Stationen.

Neum. Die Nothwendigkeit der Umladung der per mare ankommenden, für die Hercegovina bestimmten Transporte in Porto Tolero von den Seeschiffen auf die für den Verkehr auf der Narenta bis Metković bestimmten Schiffe, der Mangel an geeigneten Depots in Metković für einen grösseren Verkehr, endlich das äusserst ungünstige Klima im unteren Narenta-Thale und speciell in Metković, welches diesen Ort als Etapenstation ungeeignet macht, waren Veranlassung zur Herrichtung der im Hafen von Klek gelegenen Landungs-Station Neum.

Die erforderlichen Bauherstellungen bestanden hauptsächlich in der Herstellung zweier Landungs-Plattformen, dem Neubau von Depot-Baraken, dann von Unterkunftsbaraken zur Unterbringung von Truppen-Transporten, der Adaptirung vorgefundener türkischer Ruinen zur Unterbringung von Kanzleien etc., den Vorsorgen für die Beschaffung des Trinkwassers, endlich in der Herstellung der Strasse vom Landungsplatze zur Poststrasse.

Domanović Han, an der Strasse Metković-Mostar gelegen, erhält durch die Abzweigung der Strasse nach Stolac besondere militärische Wichtigkeit, welche die Besetzung dieses Punctes, und da der vorhandene Han zur Unterbringung der Truppen nicht genügte, die Anlage der aus einer Officiers-, einer Mannschafts-, einer Stallbarake (sämmtlich solid erbaut) und den erforderlichen Accessorien bestehenden Militärstation „Domanović" bedingte.

Sienica. Die grosse Entfernung zwischen den beiden Stationen Mostar und Jablanica (47·3^{km}) der Etapen-Linie Mostar-Konjica machte die Anlage der Zwischenstation Sienica nothwendig.

Bei dem gänzlichen Mangel an Unterkünften mussten die erforderlichen Objecte, von welchen gegenwärtig noch das Militär-Stations-Commando-Gebäude (gemauert), eine Mannschafts-, zwei Stall-, eine Depot-Barake, dann die nöthigen Accessorien (Riegelwandbauten) bestehen, vollkommen neu hergestellt werden.

Orahovica. Die Anlage dieser Etapenstation ist durch die bedeutende Entfernung der beiden Etapenstationen Zepče und Zenica (44·5^{km}) von der Hauptstrasse Brood-Sarajevo nothwendig geworden.

In Orahovica bestehen dermalen noch: eine Administrations- und Wohnbarake für Officiere; zwei Mannschafts-, eine Stallbarake sammt den erforderlichen Accessorien und eine Depot-Barake.

Avtovac. Die äusserst ungünstigen klimatischen Verhältnisse des militärisch wichtigen Ortes Gacko und der Mangel an Unterkünften daselbst, führten zur Gründung der Militärstation Avtovac, in welcher zwei Officiers-Pavillone, drei Gebäude für je eine Compagnie Infanterie, die erforderlichen Accessorien, endlich ein Marodenhaus mit den von der Landes-Regierung hiefür zur Verfügung gestellten Mitteln erbaut wurden.

Bjelo brdo, Svetloborje und am Uvac. Abgesehen von den im Herbste 1879 durch Truppen hergestellten, meist nur aus Flechtwerk bestehenden kleineren Objecten (Hütten) und den Accessorien wurden erbaut:

in Bjelo brdo: eine Officiers-, eine Mannschafts- und eine Stallbarake;

am Uvac: eine Officiers-, eine Mannschafts- und eine Stallbarake und ein Marodenhaus;

in Svetloborje: eine Officiers-, eine Mannschafts- und eine Stallbarake.

Einführung der militär-wissenschaftlichen Vereine und der Militär-Casinos.

Bereits zu Ende des Jahres 1878 wurde vom bestandenen zweiten Armee-Commando der Antrag zur Gründung von militär-wissenschaftlichen Vereinen im Occupations-Gebiete gestellt und erfolgte im Laufe des Jahres 1879 die Errichtung solcher Vereine in den Stationen Sarajevo, Travnik, Dolnja-Tuzla, Banjaluka, Mostar, Trebinje und Bihać.

Im Jahre 1881 erfolgte die Errichtung eines militär-wissenschaftlichen Vereines in Plevlje, so dass sich dermalen acht solche Vereine im Occupations-Gebiete befinden.

Als eine hieher gehörige Leistung muss noch das von den Herren G. von Bucher und L. von Herzel aus eigenen Mitteln hergestellte, dem militär-wissenschaftlichen Vereine in Sarajevo gewidmete dortige Militär-Casino-Gebäude angeführt werden, welches die für die Vereinszwecke erforderlichen Räume in einer allen Anforderungen entsprechenden Weise enthält und dessen bautechnische und architektonische Ausführung nicht ohne Einfluss auf die Bauthätigkeit in Sarajevo bleiben wird.

Einführung von Feuerwehr-Einrichtungen.

Die grosse Zahl der vom Militär-Aerar hergestellten Bau-Objecte, der oft sehr bedeutende Werth, der in diesen Objecten untergebrachten ärarischen Vorräthe aller Art, endlich die feuergefährliche (landesübliche) Bauart der meisten vorhandenen Gebäude machten es der Heeresverwaltung zur Pflicht, umfassende Massregeln für die Sicherung der Gebäude und Vorräthe gegen Feuersgefahr durch Beschaffung von Feuerlösch-Requisiten zu treffen.

In allen grösseren Stationen wurde diese Beschaffung mit der Errichtung von Militär-Feuerwehren verbunden.

Die vom Militär-Aerar beschafften Feuerlösch-Requisiten gelangen selbstverständlich auch bei Bränden nichtärarischer Gebäude zur Anwendung und hatten die neuorganisirten und wohlgeschulten Militär-Feuerwehren bereits wiederholt Gelegenheit, sich bei derartigen, bei der Bauart der meisten Gebäude nur zu häufig wiederkehrenden Unglücksfällen in gemeinnütziger Weise hervorzuthun.

Eröffnung von Steinbrüchen, Ziegelschlägen, Kalköfen, Kohlenwerken.

Die vom Militär-Aerar entwickelte ausgedehnte Bauthätigkeit konnte nicht ohne vortheilhaften Einfluss auf die Steigerung der Production an Bau-Materialien in den occupirten Provinzen bleiben.

Der Bedarf an Bausteinen, Ziegeln, Kalk, Bauholz etc. führte naturgemäss in allen Stationen, in welchen grössere Bauten zur Ausführung gelangten, zur Eröffnung von Steinbrüchen (besonders in der Hercegovina und längs allen Strassenzügen), Ziegelschlägen (namentlich in Bosnien), Kalköfen, Sägemühlen, von welchen einige bereits vorhanden, in der ersten Zeit der Occupation durch technische Truppen in einen besseren Zustand versetzt und für ergiebigeren Betrieb hergerichtet wurden.

Hier mögen die zur Deckung des Bedarfes an Bruchstein für die zahlreichen Unterkunftsbauten in Mostar in dieser Station eröffneten Steinbrüche, die Ziegeleien des Braun und Löwy in Sarajevo, von welchen die dortige Genie-Direction ihren Bedarf an Ziegeln bezieht, genannt sein.

Weiters hat das Militär-Aerar es nicht verabsäumt, die Aufmerksamkeit der competenten Behörden auf von den Truppen vorgefundene, theils zu Tage liegende, theils leicht zugänglich zu machende Kohlenschürfe im Gebiete von Zenica und anderen zu lenken.

So wurde nächst Dolnja-Tuzla ein Kohlenlager erschlossen, aus welchem ein Theil des Bedarfes an Brenn-Material für die dortige Garnison gewonnen wird.

Bosna-Bahn.

Die Verkehrs-Schwierigkeiten, welche schon bei Beginn des Einmarsches auf der Haupt-Nachschubslinie im Bosna-Thale eintraten, liessen es der Kriegsverwaltung schon im August 1878 als ein dringendes Gebot erscheinen, zur Sicherung des Verkehres eine Schienenverbindung anzulegen.

So wünschenswerth es gewesen wäre, sofort den Bau einer normalspurigen Bahn zu beginnen, so musste doch in möglichst kurzer Zeit ein Schienenweg geschaffen, hiebei jedoch ein beträchtlicher Geldaufwand vermieden und lediglich der Zweck des gesicherten Nachschubes an Material und Verpflegsgütern im Auge behalten werden.

Diesen Bedingungen konnte eine schmalspurige Schleppbahn vollkommen genügen und die Kosten der Anlage und des Betriebes durch die Ersparnisse an Transport-Auslagen compensiren.

Für die Ausführung dieser Schleppbahn war eine Bauzeit von beiläufig drei Monaten in Aussicht genommen, und wurde der Bau Ende September 1878 begonnen.

Die Bosna-Bahn ist mit 76^{cm} Spurweite angelegt, mit der Dálya-Brooder Bahn durch die normalspurige Verbindungsbahn in Bosnisch-Brood und mit der Save-Dampfschifffahrts-Linie in Siekovac (bei Brood) durch ein Schleppgeleise in Verbindung.

Die Länge der currenten Bahnlinie von Bosnisch-Brood bis Zenica beträgt $189{\cdot}6^{km}$; die Maximal-Steigung 1:80, der Minimalradius 50^{m}, die grösste Dammhöhe $6{\cdot}23^{m}$, der tiefste Einschnitt $10{\cdot}30^{m}$.

Die Bahn zählt 870 grössere und kleinere Objecte.

Die Bahn-Hochbauten bestanden vorwiegend aus Riegelwand-Gebäuden.

Stations-Einrichtungen waren nur für den dringendsten Bedarf bemessen, Bahnwächter auf der ganzen Strecke nur 13, vornehmlich an Strassenkreuzungen aufgestellt.

An rollendem Materiale wurden 20 Locomotiven zu 20 bis 60 Pferdekraft und 400 ungedeckte Lastwagen von der Bau-Unternehmung Hügel und Sager übernommen.

Schon während des partiellen Betriebes bis Doboj war es bei dem Mangel sonstiger Verkehrsmittel der Bau-Unternehmung nicht möglich, die zahlreichen und dringenden Ansuchen der reisenden Civil- und Militär-Personen um Beförderung mit der Bahn zurückzuweisen. Zahlreiche Arbeiter-Partien, Transenen, Kranke mussten befördert und selbst kleine Truppen-Verschiebungen mittelst der Bahn bewirkt werden.

Als die technisch-polizeiliche Prüfung trotz des provisorischen Charakters der Bahnanlage die Zulässigkeit des Personen-Verkehres constatirt hatte, musste schon im militärischen Interesse die Bahn für Truppen-Transporte freigegeben und diese Begünstigung aus Billigkeits- und ökonomischen Rücksichten auf Civil-Personen ausgedehnt werden.

Schon im Eröffnungs-Monate wurden 1238 Civil- und 4315 Militär-Personen befördert; der Verkehr stieg im Monate November 1879 auf 15.000 Personen und betrug in den 7 Monaten des Jahres 1879 52.000 Personen.

In Folge dieses Verkehres musste sich die Schmalspur-Bahn aus dem localen Bedürfnisse heraus zur Secundär-Bahn mit regelmässigem Personen- und Post-Verkehre erheben, und es war Sache der leitenden Behörden, den Personen-Verkehr zu sichern und zu fördern, um die Bahn auch für grössere Truppen-Verschiebungen geeignet zu machen, damit aber das Mittel zu gewinnen, ohne Gefahr eine weitere Verminderung der Occupations-Truppen vorzunehmen, wie sie Ende 1879 sodann auch eintrat.

Mit der Einführung eines regelmässigen Post- und Personen-Verkehres musste nicht nur eine totale Umwandlung des Betriebes, sondern auch eine Reconstruction der Bahn und eine Vervollständigung ihrer Einrichtungen Platz greifen; die Bestellung gut geschulter Beamten, die Aufstellung einer Betriebs-Leitung, die Etablirung einer Maschinen-Werkstätte waren unabweisbare Erfordernisse.

Es machte sich die Unzulänglichkeit der Stations-Plätze, der Dienst-Localitäten, Manipulations-Räume und Unterkünfte fühlbar, es fehlte an Warte-Localitäten für die Reisenden, an Amts-Localitäten für die Militärpost, an Raum in den Heizhäusern, Locomotive-Remisen und Fracht-Magazinen, sowie an sonstigen Stations-Einrichtungen. Bahnkörper und Stations-Plätze mussten eingefriedet, die Bahn-Trace, welche — um zeitraubende Erdbewegungen zu ersparen — dem Terrain angepasst war, zur Erzielung günstiger Richtungsverhältnisse partiellen Correctionen unterzogen werden.

Die Objecte, fast durchgehends als Provisorien und im Drange der Umstände aus minder geeignetem Bau-Materiale, wie es eben zu-

nächst zu erlangen war, geschaffen, mussten successive durch stabile ersetzt werden.

Der Unterbau erforderte überdies eine Verbreiterung der Dämme und Einschnitte und die Vermehrung der Wasser-Abzugsgräben; — der Oberbau die dichtere Einschotterung der Bahn, — die stärkeren Maschinen bedingten Schienen von stärkerem Profile.

Der Fahr-Park bedurfte dringend einer Completirung, insbesondere an Post- und Personen-Wagen, sowie an leistungsfähigeren Locomotiven.

Diese Consolidirungs-Arbeiten sind dermalen zum grössten Theile durchgeführt.

Der Fahr-Park wurde durch Beschaffung von 4 Stück 40- und 50pferdigen Locomotiven, 40 Personen-, 4 Post- und Conducteurs-, dann 12 gedeckten Lastwagen dem Bedarfe entsprechend ergänzt.

Die Bevölkerung Bosniens producirt dermalen wenig und hat nur zum geringen Theile jene Bedürfnisse, welche einen lebhaften Güter-Austausch bedingen. Der Verkehr bleibt daher bis nun zu, der Hauptsache nach, von dem Bedarfe der Occupations-Truppen, der Beamten und der von ihnen abhängigen Geschäftsleute abhängig.

Mit der Reduction der Occupations-Truppen und der successiven Sicherstellung der Truppen-Verpflegung im Lande durch dessen eigene Producte, musste die Transport-Ergiebigkeit etwas zurückgehen, — um so mehr als die Achs-Concurrenz bei dem Mangel eines natürlichen Endpunctes der Bahn durch die Nothwendigkeit der Achs-Verfrachtung zwischen Zenica und Sarajevo hervorgerufen, durch den Pferde-Reichthum in den Save-Ländern, die billige Erhaltung des Gespannes und durch Ersparung mehrfachen Umschlages der Güter, endlich durch langjährige Gepflogenheit unterstützt, bisher nicht beseitigt werden konnte.

Zur Ausfuhr durch die Bosna-Bahn kommen: Getreide, Obst, Häute, Felle und Braunkohle; zur Einfuhr: Hülsenfrüchte, Mahl-Producte, frisches Gemüse, Speck, Mehlspeisen, Conserven, Getränke, Colonial-, Specerei-Waaren, Werkholz, Salz, Petroleum, Spiritus, Gewebe, Spinnstoffe, Manufactur-, Thon-, Leder- und Metallwaaren.

Mit der Bosna-Bahn sind seit ihrer Eröffnung Anfangs Juni 1879 bis Ende Juli 1881 33.139 Civil-, 96.469 Militär-Personen, 344.056 Meter-Centner Frachten befördert und 798.433 Gulden Einnahmen erzielt worden.

Unmittelbar nach der Eröffnung der Bahn wurde der Betrieb von der Bau-Unternehmung commissionsweise besorgt, sodann im September 1879 hauptsächlich aus ökonomischen Rücksichten in militärische Regie übernommen.

Oberste Aufsichts-Behörde ist das Reichs-Kriegs-Ministerium, welches sich die Entscheidung über alle wesentlichen organisatorischen,

Beschaffungs-, Gebührs-, Gebahrungs-, Personal- und Betriebs-Angelegenheiten vorbehalten hat.

Für die Leitung der Bahn besteht eine Direction in Dervent mit einem Major des Pionnier-Regimentes als Director und einer Anzahl von Officieren und Militär-Beamten; Betrieb und Bahnerhaltung werden durch Beamte und sonstiges Dienst-Personale aus dem Civile besorgt.

Die Civil-Beamten und Diener sind provisorisch angestellt; ihre Pflichten und Rechte durch eine Dienstordnung festgestellt.

Da auf der Bosna-Bahn der Privat-Güterverkehr von der sicheren Weiterverfrachtung ab Zenica per Wagen abhängt, so musste schon im Jahre 1879 eine Privat-Firma gewonnen werden, welche einerseits durch Aufstellung eines Speditions-Bureau's die Weiterbeförderung der Güter gegen Einhebung contractlich fixirter Maximal-Sätze besorgt, anderseits durch Anknüpfung von Verbindungen in beiden Reichshälften und im Occupations-Gebiete, dann Aufstellung von Verband-Tarifen den Civil-Frachtenverkehr auf der Bahn belebt.

Auf der Bosna-Bahn verkehrt täglich nach jeder Richtung ein Postzug mit der durchschnittlichen Geschwindigkeit von 20^{km} per Stunde; ferner täglich 1 bis 2 Lastzüge nach jeder Richtung.

Seit October 1880 werden auf den Telegraphen-Stationen der Bosna-Bahn Dienst- und Privat-Depeschen zur Beförderung übernommen.

Nachdem durch die beiden Reichsvertretungen der Ausbau der Bahn von Zenica nach Sarajevo aus den Mitteln der Reichs-Activen genehmigt wurde, so ist es nun eine weitere gebieterische Nothwendigkeit, die Ameliorirungen, welche im Interesse des Präcisions-Verkehres und der Stabilität der Bahnanlage bereits in Angriff genommen sind, bis zu einem Maasse fortzusetzen, um die ursprünglich provisorische Linie in eine permanente, betriebssichere und leistungsfähige Secundär-Bahn mit normalem Betriebs- und Bahnerhaltungs-Aufwand überzuführen und damit die Möglichkeit eines einheitlichen billigen Betriebes unter durchlaufender Verwendung des für die neue, solid gebaute Strecke bestimmten Fahr-Parkes zu bieten.

Militär-Bahn Dobrljen-Banjaluka.

Die Nothwendigkeit, die im nordwestlichen Theile Bosniens dislocirten Truppen und Anstalten mit der Monarchie in engere Verbindung zu bringen, liessen im Herbste des Jahres 1878 die Reconstruction und Wiederaufnahme des Betriebes der Bahnlinie Dobrljen-Banjaluka dringend erscheinen.

In der Erwartung, dass unter Mitwirkung der ungarischen Reichsvertretung die Anschlusslinie Dobrljen-Sissek zu Stande kommen würde, ordnete die Heeresleitung im September 1878 die Fahrbarmachung der seit dem Jahre 1875 von der türkischen Regierung verlassenen Linie Banjaluka-Dobrljen an, welche durch neun Feld-Eisenbahn-Abtheilungen unter militärischer Bauleitung sogleich begonnen wurde.

Diese Bahnlinie ist von der Société pour l'exploitation des chemins de fer de la Turquie (Baron Hirsch) auf Rechnung der türkischen Regierung gebaut worden. Da die Bahn im letzten Betriebsjahre (1874) nur 21.000 fl. Einnahmen erzielt hatte, war der Betrieb eingestellt, der Fahr-Park in Banjaluka deponirt worden und fiel die Bahnlinie selbst der Devastirung anheim, da für die Erhaltung derselben bis zur Occupation durch die k. k. Truppen nichts mehr geschah.

Die Bahnlinie ist $102 \cdot 1^{km}$ lang, normalspurig; die Maximal-Steigung beträgt $20‰$, der Minimal-Radius 300^{m}.

Die Objecte sind wohl zahlreich, jedoch nur mit Weiten von 3 bis 21^{m}.

Zur Zeit des Einmarsches der k. k. Truppen in Bosnien waren die Hochbauten, mit Ausnahme jener auf der Station Banjaluka, zum Theile verfallen, zum Theile von der Insurrection ganz zerstört.

Am Unterbau waren Dammbrüche und Dammsenkungen eingetreten, Einschnittswände eingestürzt, Holz-Construction und Mauerwerk schadhaft; am Oberbau 90% Querschwellen unbrauchbar (verfault), Laschenbolzen, Laschen, Unterlagsplatten und Hakennägel, Signalmittel und die Bestandtheile an den Wechseln fehlten fast gänzlich. Der Bahnkörper wurde streckenweise von Reitern und Wägen zum Verkehre benützt.

Das in Banjaluka concentrirte Betriebs-Materiale befand sich nur zum geringsten Theile in brauchbarem Zustande. Dasselbe bestand aus:

2	Lastzugs-Locomotiven,
3	Personen-Zugs-Locomotiven,
7	Personen-Wagen,
2	Conductèur- „
22	gedeckten Güterwagen,
21	offenen Viehwagen,
14	Kohlenwagen,
13	Schotterwagen,
Summa 79	Wagen.

Bereits im Laufe des Winters 1878 und 1879 waren die Reconstructions-Arbeiten soweit gediehen, dass der streckenweise Betrieb

durch die Feld-Eisenbahn-Abtheilungen aufgenommen werden und im März 1879 die ganze Linie bis Dobrljen eröffnet werden konnte. Im Sommer des Jahres 1879 wurden die Reconstructions-Arbeiten fortgesetzt, soweit bis der Präcisions-Verkehr mit einer Fahrgeschwindigkeit von 30 bis 40^{km} per Stunde gewährleistet war.

Der Betrieb wird durch fünf Feld-Eisenbahn-Abtheilungen besorgt.

Dem Reichs-Kriegs-Ministerium, als der obersten Verwaltungs-Behörde, sind alle Entscheidungen über Organisation und Gebahrung vorbehalten. Die Leitung ist einer Direction übertragen, welche ihren Sitz in Banjaluka hat und mit dem erforderlichen Personale für den Betrieb und die Bahnerhaltung dotirt ist. Mit Ausnahme von einigen wenigen Beamten, welche gegen eine zweimonatliche Kündigungsfrist angestellt sind, werden sämmtliche Dienstesverrichtungen von Militär-Organen bewirkt und der bahnärztliche Dienst durch Militär-Aerzte besorgt.

Der Verkehr ist dermalen ein sehr mässiger, weil die Bahn nach beiden Richtungen eine Sackbahn bildet und die Occupations-Truppen ihre Bedürfnisse zum grossen Theile im Lande decken. Zur Einfuhr gelangen Colonial-Waaren, Getränke, Petroleum, Spiritus, Mehl, Manufactur-Waaren; zur Ausfuhr Felle und Häute.

Zur Hebung des Verkehres wurde mit der k. k. priv. Südbahn im Mai 1880 ein directer Frachtenverkehr durch Vermittlung einer Speditions-Firma vereinbart.

Durch Einflussnahme der Bahn-Directionen ist auch ein regelmässiger Omnibus-Verkehr zwischen Sissek und Dobrljen zu Stande gekommen.

Von der Eröffnung der Bahn bis Ende Juli 1881 wurden befördert:

48.034 Civil-, 25.766 Militär-Personen, 670 Thiere, 99.955 Meter-Centner Fracht und wurden hiefür 164.800 fl. Einnahmen erzielt.

Bis Ende 1879 verkehrte täglich ein gemischter Zug mit einer Geschwindigkeit von 30^{km} per Stunde; seitdem ist aus Ursache des verminderten Verkehres der Zugsverkehr auf vier Züge per Woche nach jeder Richtung restringirt.

Seit October 1880 werden auf den Telegraphen-Stationen der Militär-Bahn Staats- und Privat-Depeschen aufgenommen und befördert.

Die bevorstehende Eröffnung der Strecke Dobrljen-Sissek, wonach Banjaluka directen Anschluss nach Wien und Budapest, überhaupt an das Eisenbahnnetz der Monarchie erhält, bedingt noch einige Ameliorirungen, da der gesteigerte Verkehr bei der jetzigen primitiven Einrichtung der Linie nicht bewältigt werden könnte.

Brooder Verbindungsbahn.

Der im Jahre 1878 gleichzeitig begonnene Bau der normalspurigen Dálya-Brooder und der schmalspurigen Bosna-Bahn liessen wohl den Gedanken sehr nahe liegend scheinen, die beiden Eisenbahn-Linien durch eine Verbindungsbahn in directe Berührung zu bringen; die Schwierigkeit der wiederholten Umlade-Manipulationen und des Fuhrwerks-Transportes von einem Bahnhofe auf den anderen hätten den Vortheil, welchen die Eisenbahnen der Armee gewähren konnten, illusorisch gemacht. Zudem war die Herstellung einer gesicherten Verbindung der Monarchie mit dem Occupations-Gebiete aus militärischen Gründen nicht zu umgehen.

Für die Anwendung des Normalspur-Geleises auf der Verbindungsbahn war der Umstand bestimmend, dass die zu erbauende stabile Brücke — gleichzeitig für den Wagenverkehr bestimmt — nur zweimal innerhalb 24 Stunden für den Truppen- und Fuhrwerks-Verkehr gesperrt zu werden brauchte, während Schmalspur-Züge bei ihrem geringen Ladevermögen und der grösseren todten Last, eine zwanzigfach gesteigerte Zugs-Frequenz über die Brücke bedingt haben würden. Weiters würde die Erweiterung des Bahnhofes in Oesterreichisch-Brood behufs Umladung auf die Schmalspur-Bahn sehr beträchtliche räumliche Schwierigkeiten gefunden haben.

Gab auch das augenblickliche militärische Bedürfniss den Anstoss zu dieser Verbindungsbahn, so würde dieselbe auch aus nationalökonomischen Gründen und um die Schmalspur-Bahn voll auszunützen, früher oder später nothwendig geworden sein.

Die currente Bahnlinie ist 3^{km} lang.

Der Bau der Verbindungsbahn wurde im September 1878 begonnen und der Verkehr nach Fertigstellung der Brücke im Juli 1879 eröffnet. Betrieb und Bahnerhaltung wird durch die königl. ungarische Staatsbahn besorgt.

Militär-Telegraph.

Die im Occupations-Gebiete bestandenen türkischen Telegraphen-Leitungen waren schon vor dem Einmarsche der k. und k. Truppen zum grössten Theile devastirt, die Telegraphen-Aemter verlassen, Apparate und sonstiges Telegraphen-Materiale, welches hie und da vorgefunden wurde, nicht mehr in betriebsfähigem Zustande.

Unter solchen Verhältnissen trat an den Feld-Telegraphen die Aufgabe heran, thunlichst rasch ein, den militärischen Bedürfnissen entsprechend ausgedehntes Telegraphen-Netz herzustellen und in Betrieb zu setzen. Hiezu wurden fünf Telegraphen-Bauleitungen activirt, welche die beim successiven Vorrücken der Heereskörper temporär

etablirten Feld-Telegraphen-Linien durch stabile oder halbpermanente Telegraphen-Verbindungen zu ersetzen, beziehungsweise die devastirten türkischen Telegraphen-Linien wieder in betriebsfähigen Zustand zu setzen hatten.

Nach erfolgter Occupation wurde das Telegraphen-Netz entsprechend erweitert, so dass schon gegen Ende des Jahres 1878 die telegraphische Verbindung aller wichtigeren Orte des Occupations-Gebietes mit mehreren Anschlüssen an die Telegraphen-Verbindungen Oesterreich-Ungarns bestand. Ende 1878 und zu Beginn des Jahres 1879 wurde die successive Demobilisirung der Feld-Telegraphen-Abtheilungen durchgeführt und von den bestandenen zwei Feld-Telegraphen-Directionen erster Linie jene in Mostar aufgelöst, wogegen jene in Sarajevo mit der Leitung des gesammten Telegraphen-Dienstes im Occupations-Gebiete betraut wurde. Gleichzeitig erfolgten die Massnahmen zur Regelung des Dienstverkehres und der stabilen Einrichtung der Telegraphen-Stationen, ferner zur successiven Reconstruction jener Telegraphen-Linien, welche wegen der Dringlichkeit im Laufe der Operationen nur in halbpermanenter Weise hergestellt werden konnten.

Im November 1879 fand aus ökonomischen Rücksichten sodann die förmliche Umwandlung der relativ kostspieligen Feld-Telegraphen-Anstalten in stabile Militär-Telegraphen-Anstalten statt. Nur im Sandžak Novibazar verblieben noch weiters drei Feld-Telegraphen-Stationen.

Zur Leitung des gesammten Militär-Telegraphen-Dienstes ist nunmehr die Militär-Telegraphen-Direction in Sarajevo berufen, der Dienstbetrieb im Allgemeinen nach jenen Normen festgesetzt, welche auch für die Staats-Telegraphen-Anstalten Oesterreich-Ungarns massgebend sind.

Seit Ende 1878 ist die Benützung des Militär-Telegraphen der Civil-Bevölkerung in unbeschränkter Weise gestattet, und es erfolgte zu Beginn des Jahres 1879 im Einvernehmen mit den beiden Staats-Telegraphen-Verwaltungen Oesterreich-Ungarns die endgiltige Regelung der Taxen für den Privat-Verkehr, sowie die Vereinbarungen hinsichtlich der Anschlüsse des bosnisch-hercegovinischen Telegraphen-Netzes an jenes Oesterreich-Ungarns.

Aus ökonomischen Rücksichten wird, so weit thunlich, an Stelle von Beamten präsenzpflichtige Militär-Mannschaft verwendet, welche des Telegraphirens kundig ist.

Zur Controle und zur Durchführung der Abrechnung mit den Nachbar-Verwaltungen ist eine eigene Unter-Abtheilung der Fach-Rechnungs-Abtheilung des Reichs-Kriegs-Ministeriums berufen.

Mit der Consolidirung der Verhältnisse bei den Telegraphen- und Post-Anstalten wurde, um das Gleichgewicht zwischen Ausgaben und Einnahmen herzustellen, die Combinirung des Post- und Telegraphen-Dienstes in 39 Stationen vorgenommen und im Laufe des Jahres 1880 durchgeführt; hiedurch ist nicht nur eine sehr namhafte Personal-Reducirung ermöglicht, sondern auch eine Ersparniss an Kanzlei-Pauschalien, Miethzinsen etc. erzielt worden.

Gegenwärtig bestehen in Bosnien-Hercegovina, einschliesslich 3 Feld-Telegraphen-Stationen im Sandžak von Novibazar, 53 Telegraphen-Stationen, wovon 39 mit der Post combinirt sind.

Das Telegraphen-Netz hat dermalen eine Tracen-Länge von 2038·93^{km}, mit einer Gesammt-Drahtlänge von 2994·69^{km}.

Die Ausgaben für den Militär-Telegraphen sind durch die Gefälls-Einnahmen und einen entsprechenden Zuschuss der bosnisch-hercegovinischen Landes-Regierung gedeckt. Der erwähnte Zuschuss der Landes-Regierung wird mit Hinblick auf die Vortheile gewährt, welche der Telegraph sowohl zu Zwecken der Civil-Verwaltung, als auch vom allgemeinen Verkehrsstandpuncte bietet[1]).

Militär-Post.

In Folge der Demobilisirung der Heereskörper im Jahre 1878 sind auch die zu dem Verbande derselben gehörigen Feldpost-Anstalten zur Demobilisirung gelangt, und wurde das hiedurch entbehrlich gewordene Personal in die früheren Anstellungsorte zurückgeschickt.

Nachdem jedoch innerhalb des Occupations-Gebietes unter türkischer Verwaltung geordnete Post-Einrichtungen nicht bestanden, so mussten zur Wahrung der militärischen Dienstes-, sowie der Privat-Interessen der Angehörigen des Heeres die Etapen-Postanstalten erhalten und completirt werden. Die Zahl derselben betrug mit Ende 1878 im Ganzen 44, mit einer Feldpost-Direction in Sarajevo.

Aus ökonomischen Rücksichten wurden bei allen Etapen-Postanstalten mit kleinerem Geschäftsumfange, an Stelle der Civil-Postbediensteten, Unterofficiere und Soldaten zur Ausübung des Postdienstes herangezogen, und zwar: an Stelle der Beamten speciell solche präsenzdienstpflichtige Militär-Personen, welche bereits vor ihrer Assentirung im Civil-Postdienste verwendet, respective geschult waren.

---

[1]) Mit der türkischen Telegraphen-Verwaltung wurde seither ein Uebereinkommen zur Eröffnung der internationalen Telegraphen-Correspondenz zwischen Sarajevo und Constantinopel, sowie des Local-Verkehres zwischen Bosnien-Hercegovina einerseits und der Türkei anderseits abgeschlossen, und ist die bezügliche Telegraphen-Verbindung bereits seit Mitte Jänner 1882 dem Betriebe übergeben worden. Mit den serbischen Linien besteht schon seit 1879 ein directer Anschluss bei Mokragora.

Als Rechnungs- und Controls-Behörde diente die mit zwei Beamten dotirte Rechnungs-Abtheilung.

Im Juli 1879 wurde der Geschäftskreis der Feldpost-Anstalten im Occupations-Gebiete dahin erweitert, dass die Mitbenützung derselben auch den Civil-Personen gestattet wurde; — alle Gattungen Briefpost-Sendungen, dann Fahrpost-Sendungen bis zum Einzelngewichte von 5^{kg} konnten bei den Feldpost-Anstalten aufgegeben, beziehungsweise in Empfang genommen werden; auch die Aufgabe von gewöhnlichen und telegraphischen Postanweisungen bis zum Maximal-Betrage von 200 Gulden per Stück an Adressaten in Oesterreich-Ungarn wurde gestattet.

Zur Frankirung der Briefpost-Sendungen wurden besondere Briefmarken aufgelegt.

Mit November 1879 trat die Umwandlung der in Bosnien und der Hercegovina etablirten stabilen Feldpost-Anstalten in „Militär-Postanstalten" ein, nur im Sandžak von Novibazar blieben drei mobile Feldpost-Exposituren zur Versehung des Postdienstes bei den dortselbst dislocirten Truppenkörpern in Wirksamkeit.

Diese Umwandlung hatte eine beträchtliche Reducirung der für die Feldpost-Anstalten normirten hohen Gebühren der Bediensteten zur Folge.

Alle Militär-Postanstalten haben den Dienst nach den allgemeinen, in Oesterreich-Ungarn bestehenden Manipulations-Vorschriften und den sonstigen speciellen Weisungen zu versehen.

Mit der Auflassung des Feldpost-Dienstbetriebes ist die bis zu diesem Zeitpuncte den anspruchsberechtigten Personen für Privat-Briefe eingeräumte Porto-Freiheit auf die im Sandžak Novibazar befindlichen Truppen beschränkt worden.

Die vom Feld-, respective Militär-Postdienste enthobenen Civil-Bediensteten wurden durch solche ersetzt, welche sich freiwillig zu dieser Dienstleistung für die Dauer von mindestens zwei Jahren verpflichteten und seitens der Ressort-Ministerien beider Reichshälften zur Verfügung gestellt wurden.

Durch die Completirung der Einrichtungen konnte im Februar 1880 bei Packetsendungen eine Erhöhung des Maximal-Gewichtes von 5 auf 10^{kg} eintreten — eine Ermässigung der Gewichts-Taxen um die Hälfte eingeführt und Nachnahme-Sendungen aus Oesterreich-Ungarn zugelassen werden.

Zur Beförderung der Post werden lediglich Soldaten und militärärarische Bespannungen vom Stande der Train-Truppe, unbeschadet ihrer sonstigen Dienstes-Verrichtungen verwendet.

Bei dem im Occupations-Gebiete herrschenden Mangel an geeigneten Privat-Beförderungsmitteln ist auch die Einführung von regel-

mässigen Post-Personenfahrten auf den wichtigsten Verkehrslinien nothwendig geworden. Solche Personenfahrten sind jederzeit eingerichtet:

1. zwischen Sarajevo und Zenica (im Anschlusse an den Verkehr der Züge der Bosna-Bahn),
2. zwischen Travnik und Comp. H. Vitez (im Anschlusse an die zwischen Sarajevo und Zenica verkehrenden Personenfahrten),
3. zwischen Banjaluka und Alt-Gradiska (im Anschlusse an den Verkehr der Dampfschiffe zwischen Sissek und Brood an der Save),
4. zwischen Sarajevo und Mostar,
5. zwischen Mostar und Metković,
6. zwischen Livno und Sign, und
7. zwischen Trebinje und Ragusa.

Im Jahre 1880 sind auf diesen Routen 7256 Personen befördert worden.

Um den Postbetrieb mit dem möglichst geringen Kostenaufwande zu bewerkstelligen, ist auf minder wichtigen Post-Routen die Combinirung der meisten Militär-Post- und Telegraphen-Anstalten und eine Beschränkung des Postverkehres durchgeführt worden.

Gegenwärtig sind in Bosnien und der Hercegovina 52 Militär- und im Sandžak Novibazar 3 Feld-Postämter aufgestellt. Von diesen 55 Postämtern sind 39 mit dem Telegraphen-Dienste combinirt.

Das Postnetz im Occupations-Gebiete hat derzeit eine Ausdehnung von 1814^{km} (ohne Einbeziehung des Post-Transportes auf der Militär- und Bosna-Bahn). Hievon entfallen auf:

a) Wagen-Postcurse	1403^{km}
b) Tragthier-Postcurse	347^{km}
c) Fussboten-Postcurse	64^{km}

Alle, aus dem gesammten technischen Dienstbetriebe der Militär-Post resultirenden Auslagen sind durch die eigenen Einnahmen der Militär-Post und den ihr aus bosnisch-hercegovinischen Landesmitteln zugewendeten partiellen Jahreszuschuss bedeckt.

Als Gegenleistung für den aus Landesmitteln gewährleisteten partiellen Jahreszuschuss wurde den bosnisch-hercegovinischen Civil-Behörden und Aemtern rücksichtlich ihrer officiellen Correspondenzen und Geldsendungen die gebührenfreie Benützung der Militär-Post zugestanden.

Katastral-Vermessung.

Eine der Hauptsorgen der Regierung musste es sein, nach Herstellung der Ordnung und Sicherheit im Lande, die Regelung der Agrar-Verhältnisse in Angriff zu nehmen, um die Quelle zahlreicher

Unzufriedenheit, Besitz- und Ruhestörungen gründlich und nach gerechten und billigen Grundsätzen zu beseitigen, die Steuerkraft des Landes in rationeller Weise zu heben und zu regeln, sowie die Grundlagen für die Heranziehung von Arbeitskräften und Cultur-Elementen durch Colonisation zu gewinnen.

Als erster Schritt hiezu war die Feststellung der Besitzverhältnisse unerlässlich. Es wurde daher die sogleiche Durchführung eines Katasters mit Rücksicht auf die Steuer-Verwaltung, den Hypothekar-Credit, die Constatirung und Sicherung des Staats-Eigenthums, die Etablirung vieler Unternehmungen, die Regelung der Forst-Servitute etc. beschlossen.

Unter Zuziehung der Katastral-Vermessungs-Directoren beider Reichshälften, des Katastral-Schätzungs-Directors für das Occupations-Gebiet, von Vertretern der bosnisch-hercegovinischen Landes-Regierung und des militär-geographischen Institutes wurden die Grundzüge für die Durchführung des Katasters festgestellt.

Um die Arbeit möglichst rationell zu basiren, zu beschleunigen und die Kosten im Interesse des Landes-Budgets nach Thunlichkeit herabzumindern, wurde beschlossen, die Katastral-Vermessung auf Grund einer trigonometrischen Triangulirung 1., 2., 3. und 4. Ordnung im Rahmen des Gradkarten-Netzes und im Maasse von 1 : 6250 durchzuführen und nur die Ortschaften, dann sehr parcellirte Riede ausserdem noch in grösserem Maasse aufzunehmen, die ganze Vermessung aber in 5½ Jahren zu beenden.

Die Arbeitskräfte für die eigentliche Vermessung wurden der gemeinsamen Armee, welche ja auch die Aufnahme der Monarchie nach ähnlichen Grundsätzen bewirkt, sonach über ein zahlreiches, geschultes Personal verfügt, entnommen und durch Adjuncten in der Person von Beamten, welche beim Kataster im Inlande, und zwar in beiden Reichshälften, verfügbar waren, verstärkt. Mit der Oberleitung der ganzen Vermessung wurde das militär-geographische Institut betraut.

Zur Erprobung des durch die Detail-Instructionen vorgeschriebenen Arbeitsvorganges, dann zur Einführung des Vermessungs-Personales wurde im Jahre 1880 eine zweimonatliche Probevermessung vorgenommen und mit fünf Abtheilungen im Save-Thale durchgeführt.

Auf Grund der gemachten Erfahrungen ist sodann die Vermessungs-Instruction endgiltig festgestellt worden.

Es ergab sich ferner die Zweckmässigkeit einer Vermehrung der Arbeitskräfte durch Aufstellung einer sechsten Abtheilung und Erhöhung des Standes der einzelnen Abtheilungen, da hiedurch die Möglichkeit geboten ist, einerseits die Kosten nicht unbedeutend herabzumindern, anderseits die ganze Katastral-Vermessung schon innerhalb einer Frist von 3½ Jahren durchzuführen.

Seit Beginn der Feldarbeit (April 1881) stehen faktisch sechs Vermessungs-Abtheilungen mit einem Stande von:

1 Vermessungs-Director (Oberst) des militär-geographischen Institutes,
1 ad latus des Vermessungs-Directors (Oberstlieutenant),
1 Adjutanten (Officier),
6 Unter-Directoren (Stabs-Officiere und Hauptleute),
66 Geometern (Officiere),
138 Adjuncten (Civil-Beamten),
8 Schreibern und
410 Handlangern in Verwendung.

Die Triangulirungs-Abtheilungen für den Kataster bestehen aus:

5 Triangulatoren (Officiere des militär-geographischen Institutes), beziehungsweise Abtheilungs-Leitern,
10 Adjuncten (Officiere),
6 Schreibern beziehungsweise Rechnern, und
30 Handlangern.

Die Arbeit nimmt den befriedigendsten Fortgang und wird mit Ende des Jahres 1881 bereits ein Drittel des Occupations-Gebietes im Ausmaasse von 225·6 Quadrat-Myriameter vermessen sein.

Gleichzeitig mit der Aufnahme geht die Anlage der Grundbücher vor sich. Die Schätzungsarbeit folgt der Aufnahme um ein Jahr nach. Streitige Besitzverhältnisse werden erst später geregelt. Die Bevölkerung unterstützt die Arbeit nach Kräften.

Die Kosten der Triangulirung, Vermessung und Anlage der Grundbücher, sowie der Schätzungs-Commissionen trägt die Landes-Regierung.

Unterrichtswesen.

Hatte überhaupt unter der türkischen Verwaltung das Schulwesen in Bosnien und der Hercegovina modernen Bedürfnissen und Anschauungen in keiner Weise entsprochen, so war dessen Zustand während der, der Occupation vorangegangenen Wirren begreiflicher Weise noch trostloser.

Im ganzen Occupations-Gebiete bestanden nur 110 Elementar-Schulen (römisch-katholische und griechisch-orientalische), in denen der Unterricht nach europäischer Art ertheilt ward.

Seither sind von der Landes-Regierung 24 und von einzelnen Gemeinden 14 (theilweise von der Landes-Regierung subventionirte) Volksschulen errichtet worden.

An diesen neuerrichteten Volksschulen sind 41 Lehrer und 4 Lehrerinnen angestellt, unter welch' ersteren 23 k. k. Unterofficiere sind.

Um Söhnen angesehener Familien des Landes und der dort angestellten Officiere und Beamten die Gelegenheit zu geben, sich für den Eintritt in k. k. Cadeten-Schulen und Militär-Bildungsanstalten vorzubereiten, oder falls dieser nicht erfolgt, dieselben zur Fortsetzung ihrer Studien an Mittelschulen zu befähigen, hat die Kriegsverwaltung im Jahre 1879 zu Sarajevo ein Knaben-Pensionat errichtet, in welchem 80 interne Zöglinge Aufnahme finden.

Das Knaben-Pensionat ist militärisch organisirt.

Schon im Schuljahre 1881—82 wurden 14 Zöglinge (darunter 2 Mohamedaner) in die Infanterie-Cadeten-Schulen zu Wien, Budapest und Karlstadt und in die Artillerie-Cadeten-Schule zu Wien übernommen, die ganz gut entsprechen.

Förderung der Production.

Bei Deckung der Truppen-Verpflegung im Occupations-Gebiete wird von dem Grundsatze ausgegangen, zunächst die im Lande erlangbaren Producte beizuziehen.

Die Militär-Verwaltung besorgt zwar nicht direct den Ankauf dieser Producte, sondern erreicht den gedachten Zweck, indem sie die gesammte Truppen-Verpflegung in den einzelnen Stationen an Einheimische überträgt.

Nur in den Stationen Sarajevo, Banjaluka und Mostar wird die Brod-Erzeugung seitens der Heeresverwaltung besorgt und hiezu das Mehl aus dem Inlande zugeschoben.

Um einheimische Producenten in die Lage zu setzen, Lieferungs-Geschäfte zu entriren, wurden ihnen Requisiten, Oefen etc. vorleihungsweise zur Benützung überlassen und auch Militär-Verpflegs-Mannschaft zur Brod-Erzeugung zucommandirt.

Nicht minder werden so viel als thunlich die Landesbewohner bei der Verfrachtung militär-ärarischer Güter berücksichtigt.

Durch diese Einrichtungen kommt nicht allein der materielle Nutzen aus den Geschäften den Landesangehörigen zu Gute, sondern wird auch die Landes-Cultur, insbesondere der Ackerbau und die Viehzucht, wesentlich gefördert.

Dem gleichen Zwecke diente die Uebernahme der für den Truppen-Unterhalt verwendbaren Artikel der Zehent-Vorräthe, wofür in den Jahren 1878 und 1879 den bosnischen Finanzen bei 475.000 Gulden gutgerechnet wurden.

Ein nicht geringes Verdienst haben sich die Truppen um Bosnien und die Hercegovina durch die allerdings zunächst im

eigenen Interesse erfolgte Einführung des Gemüsebaues, wie überhaupt durch die Entwicklung der Garten-Cultur erworben.

Der fühlbare Mangel an Gemüse im Occupations-Gebiete, welcher theilweise Ursache der unter den dortigen Truppen in bedeutendem Maasse aufgetretenen Scorbut-Krankheit war, machte die schleunigste Abhilfe durch Anbau dieser Speise-Zugehör nothwendig.

Zur Förderung der Garten-Cultur und des Gemüsebaues wurden zu wiederholten Malen durch Spenden erlangte Sämereien nach den Haupt-Stationen Sarajevo, Banjaluka, Dolnja-Tuzla, Travnik und Mostar, sowie zur Belehrung hinsichtlich der Behandlung der einzelnen Pflanzenarten gleichfalls gespendete Broschüren, betitelt: „Praktische Anleitungen für den Gemüsegarten", zur Ausgabe an die Truppen in das Occupations-Gebiet versendet.

Gelder zur Entwicklung der Gemüsegärten wurden theils aus den Pauschalien der Truppen, theils aus den Menage-Ersparnissen oder durch Sammlungen beim Officiers-Corps etc. beigetragen.

Wenngleich, wie bereits erwähnt, diese Einrichtungen in erster Linie im Interesse der Occupations-Truppen geschahen, war immerhin dahin abgezielt, das Interesse für die Sache auch in der Bevölkerung zu wecken und zu heben. Das General-Commando in Sarajevo hat auch bei der Landes-Regierung die Bildung von Gartenbau-Vereinen angeregt, wobei diesen für die erstere Zeit die Beistellung von halbwegs kundigen Militär-Arbeitskräften und die contractliche Abnahme der producirten Gemüse zugesichert wurde.

Hiebei hatte man im Auge, eine mehr allgemeine Theilnahme für den Gemüsebau zu wecken.

Gegenwärtig sind in vielen Stationen, namentlich aber in den Hauptorten, Gemüsegärten angelegt und stellenweise auch Baumschulen und Park-Anlagen vorhanden.

Eine mehr den materiellen Interessen Bosniens und der Hercegovina zu Gute kommende Leistung der Occupations-Truppen bestand in den jeweilig ergriffenen Massregeln zur Abwehr der Rinderpest, beziehungsweise in der Unterstützung, welche der politischen Verwaltung beim Auftritte dieser Seuche zur Verhinderung der weiteren Ausbreitung derselben gewährt wurde.

Diese Massnahmen umfassen: den vom k. k. Militär geleisteten Cordons-Dienst; die von den Militär-Commanden, insbesondere bei Beginn der Occupation, zur Abwehr der Rinderpest hinausgegebenen Seuchen-Gesetze, sowie die Sorge für die strenge Durchführung derselben und die Verwendung der Militär-Thierärzte zu den veterinären Verrichtungen.

Pulver-Monopol.

Mit der Uebernahme der Verwaltung Bosniens und der Hercegovina fand die Ausübung des türkischen Schiesspulver-Monopols natürlich ihr Ende.

Die Verhandlungen des Reichs-Kriegs-Ministeriums mit dem k. k. gemeinsamen Ministerium (Angelegenheiten Bosniens und der Hercegovina) wegen Anwendung des in der österreichisch-ungarischen Monarchie giltigen Pulver-Monopols auch auf das Occupations-Gebiet, führten im Monate Juli 1880 zu dem Resultate, dass eine eigene Schiesspulver-Monopols-Ordnung für Bosnien und die Hercegovina erlassen werden konnte, deren Bestimmungen sich an die in der Monarchie bestehenden Vorschriften anschliessen.

Zur Durchführung dieser Massnahme wurde, da von der Erzeugung von Schiesspulver in Bosnien und der Hercegovina selbst abgesehen werden musste, von Seite der Kriegsverwaltung das Zugeständniss gemacht, das zum Verschleisse erforderliche Pulver loco Brood und Ragusa um einen vereinbarten ermässigten Preis abzugeben, den en gros-Verschleiss aber durch die Artillerie-Zeugs-Depots zu Sarajevo und Mostar besorgen zu lassen.

Bei den gegenwärtig in Bosnien und der Hercegovina noch immer bestehenden Ausnahms-Verhältnissen sah man sich jedoch veranlasst, auch den Detail-Verschleiss bis auf Weiteres nur im Wege der Artillerie-Zeugs-Depots und deren Filialen vornehmen zu lassen, so dass die ganze Durchführung des Pulver-Vertriebes im Occupations-Gebiete ausschliesslich durch militärische Organe besorgt wird.

Sanitätswesen.

Wenngleich die in Bosnien und der Hercegovina zur Errichtung gelangten 2 Garnisons- und 8 Truppen-Spitäler selbstredend dazu bestimmmt sind, den Angehörigen des k. k. Heeres zu dienen, so ist in Berücksichtigung der besonderen Verhältnisse nachstehenden Kategorien von Civil-Personen die Bewilligung zur Aufnahme in den Krankenstand der Militär-Sanitäts-Anstalten ertheilt worden, und zwar den Landes-Verwaltungs-Beamten, Katastral-Beamten, Militär-Post- und Telegraphen-Bediensteten, sowie jenen der Bosna-Bahn und der Militär-Bahn Dobrljen-Banjaluka, den Landes-Train-Männern, Zaptiehs, Arbeitern des Kohlen-Industrie-Vereines Zenica, den beim Strassenbau verunglückten Robot-Arbeitern, sowie den Arbeitern beim Baue der Eisenbahn Zenica-Sarajevo, endlich den Civil-Arrestanten.

Geisteskranke oder wegen zweifelhaften Geisteszustandes zu beobachtende Personen des Civilstandes finden Aufnahme in den

Garnisons-Spitälern zu Sarajevo und Mostar, dann in den Truppen-Spitälern zu Banjaluka und Dolnja-Tuzla.

Die Zahl der in den Militär-Sanitäts-Anstalten des Occupations-Gebietes behandelten Civil-Personen betrug

im Jahre	1879	1035 Personen,
„ „	1880	1111 „
„ „	1881 (bis Ende August) .	761 „

Im Jahre 1879 standen in Bosnien und der Hercegovina an 140, im Jahre 1880 an 120 Militär-Aerzte — sämmtlich Doctoren der gesammten Heilkunde — in Verwendung.

Diese Militär-Aerzte werden in allen Stationen, in welchen nicht eigene Sanitäts-Organe seitens der Civil-Verwaltung angestellt sind, im öffentlichen Sanitäts-Dienste, zu gerichtsärztlichen und sanitätspolizeilichen Functionen u. dgl. verwendet, sie sind verpflichtet bei Unglücksfällen und bei plötzlichen Erkrankungen ärztliche Hilfe zu leisten und werden auch sonst von Seite der Civil-Bevölkerung häufig in Anspruch genommen.

Indem wir es an dieser Skizze der Leistungen der Occupations-Truppen genügen lassen, glauben wir dennoch dargethan zu haben, dass die k. k. Armee sich rege und erfolgreich an der Lösung der Aufgabe betheiligt, die dem gemeinsamen Vaterlande zugefallen ist, und dass, soweit es der Wirkungskreis und die zu Gebote stehenden Mittel zulassen, auch die Heeresverwaltung eifrigst bestrebt ist, die Entwicklung und das Wohl der nunmehr der Monarchie anvertrauten Provinzen und ihrer Bewohner zu fördern.

Wien, im November 1881.

BRIGHAM YOUNG UNIVERSITY
3 1197 22292 7185

b.
Ari

beobac